Nicolae C. Dinu

Comandantul de cursă lungă

Dedic această carte tuturor navigatorilor care au lucrat pe navele sub pavilion românesc şi şi-au petrecut aproape trei sferturi din viată pe mările şi oceanele lumii, departe de casă, de ţară si de cei dragi. Ei au dus peste hotare faima flotei românesti, mândria ţării, care a purtat permanent la bastonul din pupa tricolorul nostru românesc.

Totodată, mă înclin cu pioşenie pentru cei care şi-au pierdut viaţa in naufragii, urmare a abordajelor ,incendiilor sau care au platit tribut mării neiertătoare când aceasta se monta in furtuni năprasnice.

Autorul

Cuvânt înainte

Revenirea mea după mulţi ani de absenţă în familia foştilor colegi din Şcoala Medie Tehnică de Marină Constanţa, mi-a oferit prilejiul să discut pe îndelete cu mai mulţi dintre ei. Astfel am putut sa aflu de la foştii comandanţi de nave, cât şi de la şefii mecanici,toţi absolvenţi ai sus numitei şcoli, cum şi-au trăit viaţa la bordul navelor sub pavilion românesc cu care au străbătut mările şi oceanele lumii timp de peste patruzeci de ani.

Când am reuşit să-mi fac o părere despre toate acestea, m-am gandit să scriu o carte despre viaţa lor şi despre frumuseţea acestei profesii, dar sa evidenţiez unele date si fapte concrete in legatura cu munca permanentă pe care membrii echipajului unei nave o desfaşoara la bordul acesteia.

N-am ocolit nici riscurile pe care le suportă navigatorii in timpul furtunilor năpanice pe mare, ca şi depărtarea de ţară şi de familiilelor.

Ideea scrierii prezentei cărţi s-a cristalizat după ce am văzut lucrarea întocmită de Comandantul de cursa lungă Dumitru Cristea, care a reuşit să identifice şi sa adune la un loc date despre navele care au navigat sub pavilion românesc şi s-au scufundat, împreună cu echipajele lor, în diferite mări in perioada 1889-2005.

Din lucrare rezultă că flota comercială maritimă a României, înainte de cel de al doilea război mondial,era formată din nave cumpărate de la firme de profil din

Germania si Marea Britanie, dar dintre acestea 18 nave mari au pierit pe fundul mării, cu pasagerii lor, în urma bombardamentelor în război.

Abia după anul 1960 şantierele noastre navale, din
Constanţa, Galaţi, Tulcea şi Turnu Severin, au reuşit să construiască nave de mare tonaj, atât pentru flota maritimă comercială, cât şi pentru flota de pescuit, în total 363 nave.

Cu permisiunea domnului Dumitru Cristea, voi prezenta si eu-spre amintire veşnică câteva dintre navele mai importante care s-au scufundat in mare după anii 1970, împreuna cu echipajele lor:

- Tancul petrolier „Independenţa" capacitatea de 165.000 t.d.w. la 25 noiembrie 1979 in timp ce întorcea in ţară încărcat cu ţiţei, ajuns în stâmtoarea Bosfor a fost lovit de cargoul grecesc Evriali de 7000 t încărcat cu laminate. Nava a luat foc, iar explozia puternică a făcut să piară 43 membrii ai echipajuilui, fiind salvaţi numai trei. Nava a ars aproape trei luni în stâmtoare,fiind complet distrusă;

-Tancul petrolier „Unirea", tot de 165.000 T.D.W., soră cu Independenţa, a plecat din portul Constanţa spre Bosfor, fără încărcătura, iar când a ajuns în dreptul punct Caliacra-Rep. Bulgaria, -sub bordaj s-a produs o explozie puternica la centru, care i-a îndoit chila spre interior şi s-a scufundat. Echipajul s-a salvat, dar a murit de atac de cord o ospătara in timpul operaţiunii de salvare;

-Tancul petrolier „Ploieşti", de 18.000 T.D.W. in timp ce naviga prin strâmtoarea Messina–în vestul Italiei, fără încărcătura la bord, a fost lovit de o altă navă,

care l-a scufundat. Din naufragiu au rezultat trei morţi şi unsprezece răniţi;

-Cargoul „Turnu Severin" in timp ce se întorcea din Grecia cu cărămidă refractară, când a ajuns în apropierea punctului sanitar din stâmtoarea Dardanele, a fost lovită in babord de o altă navă iugoslavă, care a scufundat-o pe loc. Cincisprezece membrii ai echipajului au murit, iar patru au fost salvaţi;

-Cargoul „Dâmboviţa" se întorcea din Rotterdam încărcat cu laminate, iar în canalul Mânecii a fost surprins de o furtună puternică, cu vânt de forţa 10 pe scara Beaufort si la 09.XII.1973 s-a scufundat. Două nave au venit in ajutor şi echipajul a fost
salvat;

-Cargoul „Făgăraş" prins de furtună în Marea Mediterană, la 12 aprilie 2005, la distanţa de 60 de mile marine de portul Alger, unde a fost scufundat. Şi-au pierdut viaţa trei membrii ai echipajului;

-Cargoul „Iaşi" se întorcea din portul Ronen – Franta, cu marfă pentru portul Ancona – Italia, iar când a ajuns în dreptul (portului) capului Gallfolli s-a produs un incendiu, care a fost stins, marfa a fost descărcată în portul Ancona, apoi remorcherul românesc „Farul" l-a luat la remorcă să-l aducă în ţară, dar au fost surprinşi de furtună şi cargoul s-a desprins de remorcher si a eşuat pe un dig din Bari. În incendiu au pierit doisprezece membri ai echipajului;

-Cargoul „Olăneşti" transporta cherestea pentru Iran, iar când a ajuns în ancoră pe fluviul Shat –El – Arab, unde urma sa fie predată marfa, la douazeci oct.1980 nava a fost lovită de un obuz în

compartimentul maşinii şi a fost scufundată pe loc. Între Iran si Irak era în desfaşurare războiul. Nu au fost victime deoarece echipajul trecuse fluviul inot si se adăpostise;

-Cargoul „Scăieni" a plecat din ţară încărcat cu azotat de amoniu, iar în noaptea de 7/8 decembrie 1991 între punctele Matapan si Passero a fost surprins de o furtună puternică, cu vânt de forţa 10 – 12 pe scara Beaufort. Li s-au oprit motoarele principal şi auxiliar care producea curentul electric, nava a intrat în „BLACK – OUT" (intuneric total). Motoarele nu au mai putut fi pornite şi, rămânând în voia valurilor, nava sa scufundat. Au fost salvaţi 17 membri ai echipajului, însă 12 au fost morţi (cinci de la punte şi şapte de la maşină, printre care şi şeful mecanic Dumitru Caracostea, colegul nostru de la SMTM, care avea 53 ani);

-Cargoul „Fălticeni" care la 05 martie 1994 naviga în Marea Egee şi când a ajuns în S–V insulei Skyros, a fost surprins de furtună şi scufundat. Patru oameni din echipaj au murit,ceilalţi fiind salvaţi;

-Cargoul „Felix", surprins de furtună la 14.06.1996 în apropierea ţărmului Somaliei, motorul principal s-a oprit, iar nava a rămas la voia valurilor, ajungând să se pună pe uscat pe capul digului de la Mogadiscio. Echipajul a fost salvat în totalitate;

-Cargoul „Călăraşi" în septembrie 1997 naviga în sudul Africii de Sud şi a fost surprins de o furtună puternică. Datorită ruliului şi tangajului neîntrerupt, motorul principal s-a oprit, nava a rămas în derivă, iar valurile înalte au măturat coverta, rupând trombele de aerisire de la magazii şi de la tancul de combustibil, apa

a intrat peste tot si a scufundat-o. Au fost trei membri ai echipajului dispăruţi, iar ceilalţi salvaţi;

-Cargoul „Ardeal", după ce a executat transporturi de mărfuri şi persoane pe mări şi oceane, precum şi după ce a participat la al doilea Război Mondial, scăpând de bombardamente, în 1945 este luat de Uniunea Sovietică, apoi este retrocedat împreună cu alte nave:Fr.Angels, Dimitrov, Berezina şi Plehanov.

Astfel că, după 30 de ani de servicii pe mare, cargoul „Ardeal" este adus în portul Constanţa in 1962 şi ancorat in apropierea farului de intrase în radă-in zona fostei dane 0 (zero), urmând a fi casat. O furtună l-a balansat tare, încât s-a lovit de baza farului şi s-a scufundat. A fost scos şi tăiat la fier vechi;

-Cargoul „SADU" având capacitatea de 4800 T.D.W. se află surprins de furtună in portul Constanţa şi aruncat peste digul de larg, unde s-a scufundat împreună cu 14 membrii ai echipajului, împreuna cu comandantul lor, Sergiu Grigorescu, aceştia din urmă fiind aruncaţi de valurile înalte peste stabilopozii digului de care s-au lovit puternic şi au murit pe loc,unii înecaţi.

Navigatorii cu care am discutat consideră o crimă din partea Comandantului Unic al portului de atunci, contra Amiralul Angelescu, care nu a permis echipajului să se salveze şi a avut acel sfârşit nefast.

%

Având in vedere cele mai sus, hotărârea mea era deja luată, dar când am început să-i creionez scheletul, m-a cuprins emoţia, deoarece nu prea ştiam de unde să încep prezentarea pe viu a acestei

nobile profesii. Datele pe care le aflasem de la comandanţii de nave, deşi reale, erau disparate şi chiar insuficiente pentru ceea ce îmi propusesem eu să prezint şi anume: viaţa de fiecare zi desfăşurată la bord de către membrii unui echipaj în diferite voiaje pe mările şi oceanele lumii, de la plecarea din Constanţa şi pâna la revenirea lor în port.

Norocul mi-a surâs când am aflat că unul dintre comandanţii de cursă lungă ţinuse o evidenţă a câteva voiaje, destul de schematic, dar cu suficiente informaţii despre activitatea la bordul navelor cu care a navigat în funcţia de Comandant de Cursă Lungă.

Este un fel de jurnal de bord personal, pe scheletul căruia eu am întocmit întreaga lucrare.

Menţionez că nu mi-am propus să scriu un istoric al navigaţiei-probabil au facut-o alţii cu posibilităţi ample de documentare-am vrut doar să prezint unele date şi fapte din viaţa adevărată a unui echipaj de pe navele româneşti, înainte de 1989 şi după, socotind că ceea ce voi prezenta seamănă peste tot, poate cu unele mici deosebiri.

Ştiu că nu voi putea cuprinde totul din cei peste 40 de ani petrecuţi pe mare de navigatorii noştri, foşti şi actuali colegi, dar mă voi strădui să surprind cele mai semnificative aspecte din viaţa pe navă, cu bune şi mai puţin bune, ale acestor slujitori ai profesiunii de credinţă.

Sunt conştient de faptul că ei au dus peste hotare fala flotei româneşti, asumandu-şi riscurile profesiei, dar hotărâţi să înfrunte vitregiile mării, fiind mereu departe de ţară şi de cei dragi.

Desigur, profesia de navigator este frumoasă, nobilă şi temerară pentru care ceilalti cetăţeni o privesc

cu jind. Aceasta deoarece ei îi văd pe marinari doar când coboară de pe nave,

curaţi şi îmbrăcaţi în uniforma lor îngrijită şi elegantă. Ei nu ştiu
că navigatorii muncesc permanent pe nava lor, care, de la plecarea din port şi până se întorc acasă de pe mare, ea constituie casa lor pe
care trebuie s-o repare, s-o cureţe şi s-o întreţină conform regulamentului de bord, aşa cum ve-ţi avea prilejul să aflaţi din prezenta lucrare.

Viaţa la bordul navei este grea, cere multă muncă şi, mai ales, multă pricepere şi disciplină, pentru a o menţine în stare permanentă de funcţionare si astel să poată ieşi cu bine din furtunile pe care le întâmpină pe mare. Procedând astfel, ei devin apărătorii propriei lor vieţi. De aceea mulţi dintre ei au mâinile bătătorite de muncă, fie de la raşchetat si vopsit, fie de la lucrul la motor. Închipuiţi-vă cum arată echipa de la compartimentul maşină, după ce a demontat un piston la motorul principal, după ce a făcut decarbonizarea chiulasei sau a reparat caldarina, căreia i s-au spart ţevile; ca nişte coşari, dar zâmbesc cu dinţii lor albi şi faţa înnegrită de funingine, că au reuşit să repare defecţiunea, iar nava lor a pus de drum in marş, spre portul stabilit.

Din discuţiile avute cu cei menţionaţi mai sus,a rezultat că înainte de Revoluţia din 1989 echipajul de pe o navă forma o adevărată familie. Unii dintre comandanţii de nave mi-au povestit că în perioada de stagiatură de după absolvirea SMTM au fost primiţi la nave de colegii lor mai vârstnici cu mare grijă pentru a-i

ajuta să-şi desavârşească meseria şi să se integreze în familia „de la bord". Înainte de 1989 la bordul navei toţi formam o familie, deşi exista o ierarhie bine definită a funcţiilor. Cei cu vechime ne însoţeau în oraşele – porturi si ne învăţau cum să cheltuim cu folos banii pe care îi primeam în străinătate. Fiecare navă avea o sumă de bani în casa de la bord, pentru a rezolva problemele care se iveau în voiaje.

După absolvirea SMTM, noi am facută stagiatură aproape trei ani de zile, trecând prin toate funcţiile de execuţie de la bord : marinar, timonier, vopsitor, lemnar, etc.

Abia după aceea am susţinut examenele de ofiţer III,
ofiţer II, căpitan secund, apoi comandant de cursă lungă.

Referitor la faptul că toţi formam o familie la bordul navei, de câte ori neîntorceam din voiaj cu marfă pentru porturile Galaţi,
Brăila, Tulcea, chemam soţiile în acele porturi si, cât timp dura descărcarea mărfurilor, ne distram împreuna la restaurante, la baruri, teatre, stând cu noi la bord, apoi ne întorceam tot cu ele la bord până în portul Constanţa.

Dacă se întâmpla să fim surprinşi de furtună pe mare, unor doamne le venea rău de mare şi declarau că nu vor mai urca niciodată la bordul navei, dar nici pe soţii lor nu-i vor mai lăsa să plece în voiaj pe mare!

În legătură cu disciplina,ordinea pe navă şi chiar cu noţiunea de „familie" pe navă, părerea este diferită după 1990, în sensul că angajarea unor persoane se face în raport de legatură de rudenie sau relaţii, unii membri din echipaj nu-i mai respectă pe comandanţii de nave,

făcând trimitere la democraţie, dar nu cea adevărată, ci o democraţie prost înţeleasă.

De aceea exsită situaţii în care unii beau pâna se îmbată, refuză să muncească la bord, pleacă în oraş fara aprobarea comandantului navei, etc.

Asemenea comportări necorespunzătoare, ca şi actele de indisciplină spun multe in legatură cu avariile repetate, care necesită remedieri stând cu nava in derivă pe mare, pe vreme rea, ori pe furtună, care poate duce la evenimente neplăcute sau dezastre.

Sunt tot mai dese cazurile când autorităţile portuare din diferite ţări şicanează echipajele noastre, ameninţându-le tot mai des cu reţinerea (arestarea) navei pentru diferite motive inventate umilindu-i pe comandanţi.

De asemenea,după 1990, de când navele româneşti au fost luate în cesiune sau proprietate de diferite firme private, patronii lor întârzie plata indemnizaţiilor de străinătate, a alimentelor, combustibilor şi materialelor de întreţinere a navelor, iar echipajele rabdă de foame uneori, fiind nevoite să pescuiască
pentru a se hrăni. Nici agenţii protectori din porturile străine nu se mai ocupă corespunzător de navele româneşti acţionând pentru autorităţile din porturile respective şi împotriva echipajelor noastre.

Dorind să mă edific asupra dispariţiei flotei comerciale
maritime româneşti, am discutat atât cu colegii mei navigatori, cât şi cu alte persoane care au avut cunoştinţă de problema în discuţie, dar situaţia este, incă, neclară.

-Unde este faimoasa noastră flotă maritimă de petroliere, mineraliere, cargouri, nave piscicole de capacitate mare de prelucrare si transport, care constituia, cu ani în urmă,mândria României? i-am întrebat eu.

Oftând din greu, unul mi-a răspuns:

-Intrebarea ta este retorică. Uite-te în port şi te vei convinge că este gol! S-au dus, pe nimic 360 de nave.

-Majoritatea lor navigă şi azi pe mări şi oceane sub diferite pavilioane din lume, mi-a răspuns altul. Cele mai multe sunt înregistrate in Norvegia, Grecia şi în America de Sud. Caută-le pe internet si le vei găsi!

Îi privesc cu durere în timp ce în memorie îmi apare tabloul cu Marin Belea care, în 1992 privea de la etajul I al Gării Maritime din portul Constanţa cum erau aruncate, de la etaj, dosarele navelor in caroseria unui autocamion pentru a fi transportate la Ministerul Transporturilor din Bucureşti.

Marin avea ochii înecaţi în lacrimi, ştiind probabil ce se va întâmpla cu ele. El le ţinuse la zi cu toate menţiunile necesare, reprezentând istoricul fiecărei nave de la naştere, botezul oficial cu sticla de şampanie lovită de bordaj , apoi toate reviziile şi reparaţiile până la zi şi toate menţiunile necesare. Tot el le numerotase filele, le înregistrase şi le arhivase.

Peste un timp o parte dintre dosare au fost aduse înapoi, dar altele nu s-au mai întors niciodată.

Mi-am amintit că în urmă cu doi ani de zile, domnul Preşedinte Traian Basescu, fostul Comandant de petrolier şi-a

manifestat, la televizor, dorinţa de a conduce personal tancul petrolier „Biruinţa" în cimitirul de nave de unde urmează să fie tăiat la fier vechi.

Mare mi-a fost surpriza când am vazut petrolierul respectiv, în după amiaza zilei de 01 martie 2011, prezentat, tot la

televizor, modernizat, navigţnd sub pavilion străin pe ocean.

Odată mă aflasem într-un club al pensionarilor din oraşul Constanţa şi am avut o discuţie cu un bătrânel care lucrase toată viaţa în Şantierul Naval Constanţa. Acesta mi-a spus:

„Domnule, eu am lucrat in Şantierul naval Constanţa de la înfiinţarea lui şi am participat la construcţia tuturor navelor făurite aici, până când am fost pensionat. Mă doare inima când văd portul gol, nu mai avem nici o navă. Unul dintre fiii mei a urmat Institutul de Marină şi a lucrat 14 ani pe nave româneşti, dar în prezent stă acasă, fiind şomer. Mi-a spus că ar vrea să plece pe navele greceşti, dar l-am sfătuit să mai aştepte, poate se mai schimbă ceva, dar nici eu nu mai sper nimic bun!"

Nu i-am răspuns pentru că, pe moment, nu mi-a venit în minte nici o idee consolatoare. Ce se mai poate schimba?

%

Munca navigatorilor a adus importante beneficii economiei naţionale româneşti, dar funcţionarii care le-au întocmit actele de pensionare n-au luat în calcul pericolele la care ei au fost expuşi permanent pe mare, greutăţile întâmpinate, frustrările determinate de

depărtarea de ţară şi de familie, valoarea efectivă a activităţilor întreprinse pe nave.

Dacă înainte de pensionare au fost plătiţi prost,cand au fost pensionaţi, au fost încadraţi in grupa III-a de muncă, la fel cu muncitorii care îngrijesc parcurile sau care mătură străzile. Ca urmare, majoritatea lor au primit pensii cu care abia se descurcă. Frumoasă şi nobilă profesie, dar care a fost neglijată apoi distrusă de către cei obligaţi s-o susţină şi s-o dezvolte.

PE MĂRI ŞI OCEANE, PRIN PORTURILE LUMII

În loc de introducere.

Pentru plecarea într-un voiaj pe mare pregătirea se face tematic, vizând mai multe activităţi:

-Verificarea încărcăturii navei, care să asigure stabilitatea acesteia în staţionare şi în mers, precum şi modul în care au fost amarate mărfurile şi obiectele de pe covertă. Verificarea actelor care însoţesc marfa ce urmează a fi transportată;

-Aprovizionarea navei cu carburanţi, lubrifianţi, piese de schimb şi materiale de întreţinere, de care se ocupă intendentul navei;

-Rolul de echipaj sau lista cu membrii echipajului în conformitate cu schema navei, pe posturile stabilite atât la punte cât si la maşini, precum şi personalul cu alte atribuţii la bord: medic, bucătar, ospătar, etc;

-Obţinerea certificatului de plecare in voiaj de la Registrul Naval Român;

-Obţinerea celorlalte certificate:de siguranţă a aparaturii de la bord (radio, girobusolă, girocompas, goniometru) şi a certificatului pentru marfa transportată;

-Aprovizionarea navei cu apă potabilă şi alimentele necesare, antidot (lapte) etc.

Magazia cu alimente (cambuza) o are în primire ofiţerul III punte care, la sosirea în ţară a navei va face scontarea(justificarea tuturor cheltuielilor) în care scop

va prezenta situaţia contabilă pe care o depune la biroul de decontărivalutare.

Tot ofiţerul III se ocupă şi de actele navei înainte de

plecarea în voiaj, inclusiv de listele de echipaj.

Când Comandantul navei constată că totul este în regulă pentru plecare, anunţă echipa de control portuar, care va urca la bord şi va face verificarea echipajului şi a navei. Echipa respectivă deobicei este formată din : ofiţeri de grăniceri (şi secutitatea portuară), vameşi, un reprezentant al Căpităniei portului. Înainte era şi o grupă de soldaţi, care scotoceau toată nava pentru a depista eventualii transfugi care s-ar fi ascuns pe navă.

În ceea ce priveşte dotarea navelor noastre cu aparatură tehnică de orientare, se poate spune că în ultimii ani şi navele româneşti fuseseră dodate cu aparate de orientare prin satelit, care a făcut ca navigaţia pe mări şi oceane să fie mult mai sigură.

Având la bord acest intrument modern, apeşi pe câteva butoane şi pe ecranul lui obţii coordonatele de drum şi ale punctului în care se află nava (de staţie), cu mare precizie. Aparatul prezintă un mare avantaj pentru navigatori pe mări şi oceane, deoarece azi, datorită poluării apelor şi atmosferei, orizontul apare neclar-chiar şi în mijlocul oceanelor-fiind marcat de o centură de fum înaltă de câţiva metri.

În această situaţie, dacă s-ar face calculele pentru determinarea coordonatelor pe sistemul manual, acea centură de fum de la orizont ar da erori.

Înainte orientarea navelor noastre se făcea cu mijloace clasice cunoscute: cu ajutorul poziţiei stelelor, a soarelui, iar mai târziu cu compasul magnetic instalat pe puntea

etalon unde ofiţerul de cart urca şi lua revelmentul magnetic, pe care îl transforma în revelment adevarat, apoi îl înseria pe harta de drum

Despre noile dotări tehnice pe nave se pot spune multe, dar voi mai aminti doar radarul si pilotul antomat, care reprezintă un mare avantaj pentru conducerea navelor pe mare.

I
Din portul Constanţa la Puerte Ordaz

La începutul lunii august 1987 mă aflam cu nava „Bârlad" în Şantierul Naval Constanţa pentru reparaţii. Aveam o bogată listă de lucrări care nu sufereau amânare, iar eu insistam ca membrii echipajului să vegheze ca toate să fie executate de calitate:

- lucrări de sudură la plafoanele cabinelor marinarilor şi de la careul acestora, care trebuia înlocuit complet;

-repararea capacelor magaziilor, care se deschideau foarte greu şi, de fiecare dată, erau avariate valvele şi clapeţii, care facilitau pătrunderea apei în magazii pe timp de ploi sau furtuni, depreciind marfa transportată;

- repararea valvelor de la tancul nr.12 din tribord pe unde pătrundea apa de mare ce putea inunda şi alte încăperi din navă;

- repararea pompei de compresie a cilindrilor motorului principal – o lucrare pretenţioasă care trebuia executată de U.R.N.U.T., o unitate specializată in astfel de lucrări;

- repararea şi etanşarea gurilor de rujare din tancul superior nr.3;

- calibrarea aftearpeak-ului (cumpart. prova);

- repararea trapei de gunoi din pupa navei şi a valvulei de manevrare a acesteia;

- înlocuirea sârmelor de la bărcile de salvare existente la bord, care se execută numai în atelierele dotate cu utilajele corespunzatoare şi de către echipe specializate;

- fixarea la posturile lor a plutelor de salvare;

Lista lucrărilor care trebuiau executate la navă era destul
de lungă si necesita timp, dar la data de 27 august 1987 conducerea Companiei NAVROM a hotărât că trebuie să plecăm în voiaj, fiind vorba de o urgenţă şi trebuie să ajungem în portul Ordaz, pe coasta estică a Venezuelei.
Am raportat că unele lucrări importante nu au fost executate, iar în atare situaţie nava nu poate pleca, dar mi s-a spus să le execut pe drum împreună cu echipajul, cu mijloacele bordului.

Eram foarte îngrijorat şi mă hotărâsem să refuz plecarea în voiaj, dar gândindu-mă la consecinţele ce puteau urma am tăcut. Echipajul a observat toate acestea, dar n-a protestat, deşi era destul de conştient de cele ce ne puteau aştepta pe mare cu asemenea defecţiuni şi departe de ţară.

Între timp a fost reparată şi montată pompa de incendiu, apoi s-au finalizat lucrările de sudură la peretele despărţitor dintre tancurile 6 şi 7, iar pe 28 august la ora 16^{30} am primit de la Registrul Naval Român (R.N.R.) certificatul navei.

Am trimis la Căpitănia Portului pe ofiţerul III punte pentru a ridica lista echipajului şi certificatul de naţionalitate al navei, iar la ora 18:00 am anunţat Autoritatea Portuară că suntem gata pentru control; aceasta a sosit la bord abia la orele 21:45 şi a întârziat cu controlul până după miezul nopţii. Deşi cerusem pilot la bord,acesta a sosit abia la ora patru dimineaţa fară să se grăbească, dar a reuşit să ne scoată în rada exterioară a portului într-o oră, după care a coborât de pe navă într-o şalupă şi s-a întors în port.

De aici noi ar fi trebuit să punem de drum spre Bosfor, dar ne-am oprit, am ancorat şi ne-am ocupat să reparăm pompa de compresie a cilindrilor motorului principal, care nu fusese reparată în şantier şi nu se putea merge fară ea.

Întrucât majoritatea lucrarilor menţionate mai sus nu fuseseră executate, am început noi să facem improvizaţii, astupând găurile din tancuri şi magazii cu plase sârmă peste care am turnat ciment, iar in alte găuri mai mici am bătut dopuri de lemn. Abia pe 30 august am plecat din ancoră.

Echipajul a curăţat şi a spălat coverta şi scările pentru pilot,

astfel că la Bosfor pilotul a urcat la bord în ordine şi curăţenie.

Intraţi în strâmtoarea Bosfor am primit radiograma de la Navrom să ne grăbim spre Ordaz, la care am răspuns că este destul de dificil să navigăm cu găurile pe care le aveam în tancurile de pe navă, în legătură cu care eu,personal,sunt îngrijorat.

Am avizat egentul nostru de protecţie din Istambul, căruia i-am solicitat să-mi aducă şase hărţi,inclusiv cea din zona portului Ordaz, dar el mi-a adus alte două, menţionând că nu a găsit nimic cu Ordaz. La ora 11³° am trecut prin strâmtoarea Bosfor, iar când am ajuns la Serai am ancorat pentru a face o verificare la elice,dacă nu cumva are pale îndoite sau bucăţi de parâme înfăşurate pe butucul ei, deoarece şeful mecanic îmi spunea că motorul trage din greu. Cel care a coborât sub navă, a constatat că totul este în regulă cu elicea, iar faptul că motorul trage din greu are altă cauză.

Am ridicat ancora şi am pornit spre strâmtoarea Dardanele, iar la ora 22°° am ieşit în Marea Egee. Şeful mecanic a batastat tancurile superioare din borduri, apoi pe cele inferioare, mai puţin tancurile 3 şi 7, ale căror antoclave erau defecte.

A doua zi acelaşi şef mecanic mă anunţă că mototrul principal gâfâie, trage din greu şi se supraîncălzeşte, pentru care trebuie oprit, verificând şi remediată defecţiunea. Am rămas în derivă până s-a remediat totul, iar şeful mecanic mi-a comunicat cauza: pe instalaţia mototrului rămăsese păcură, care a fost nevoie să fie eliminată.

Motorul a fost pornit şi ne-am continuat drumul, dar după o vreme iar s-a defectat ceva la motor şi am fost nevoiţi să ne oprim, dar n-am mai rămas în derivă, ci am pus prova pe direcţia insulei Boscada, în apropierea

căreia am ancorat în vederea remedierii defecţiunii tehnice.

Întotdeauna când nava se află în derivă, eşti obligat să ridici la catarg trei baloane de culoare neagră pe timp de zi şi trei lumini de culoare roşie noaptea, ceea ce înseamnă că nava este în avarie.

În timp ce în compartimentul maşinii se lucra la remedierea
defecţiunilor la mototrul principal, echipa de punte a desfăcut rolele de la capacele magaziilor pentru a le etanşa în cazul că pe drum vom fi surprinşi de vreo furtună.

Remedierile la motor s-au terminat abia pe la ora 15°° a doua zi, dar am ridicat ancora şi am continuat dumul cu o singură pompă de pistoane, a doua fiind tot defectă; defectă a fost şi pompa de răcire a motorului cu apă de mare, iar la această operaţiune s-a folosit în locul ei pompa de balastare.

Când am ajuns în apropiere de insula St. Georgio era ora 06°° dimineaţa. Şeful mecanic a venit şi m-a anunţat că nici un generator diesel (D.G.) nu mai funcţionează şi va trebui să oprim din nou. Am ancorat la distanţă mică de insula St.Giorgio, dar cu multă greutate, apa fiind adâncă, între 80-100 metri. Pentru că ancora să se prindă în solul marin, am folosit opt chei de lanţ.

Aflaţi în ancoră pe lângă noi au trecut navele româneşti Bechet şi Baia de Arieş; primul mergea la Almeira, iar al doilea tot la Puerto Ordaz. Nu s-au oprit, dar am discutat puţin cu ei.

Reparaţiile noastre s-au prelungit pâna a doua zi la ore 13°° când am reuşit să reluăm deplasarea.

În apropierea insulei Hidra şeful mecanic m-a anunţat că s-a defectat iar pompa de pistoane şi oprirea este iminentă. Am ancorat la distanţa de o milă marină (1 MM = 1852m) de insulă şi l-am întrebat:

-Cât timp iţi trebuie pentru remediere?

-Sunt necesare vreo 12 ore, cel puţin - a răspuns el. Am plecat cu toate defecte, vraişte, a răbufnit el supărat. Mai mult reparăm decât mergem.

Reparaţia a durat peste douăzeci de ore pentru că la demontare au fost găsite şi alte defecţiuni.

Între timp echipa de punte a început să scoată din magazii cărbunele din transportul anterior, pe care l-a depozitat pe puntea-covertă. Doream să-l cubăm pentru a constata cât de mult a fost.

Am ridicat ancora şi ne-am continuat drumul. De la Compania NAVROM mi-a fost transmisă o radiogramă prin care mi

se cerea pontajul pentru membrii echipajului.

Privind înapoi spre insula Hidra, văd numai piatra pe toată partea ei de Sud-Est, iar mai departe câteva case răzleţe, înconjurate de puţină verdeaţă.

Aproape la fel era şi insula St.Giorgio.

Pe 03 septembrie 1987 au vorbit la radiotelefon cu Comandantul navei Borcea, căruia i-am spus că merg la Puerto Ordaz, iar acesta m-a atenţionat expres : „Nici să nu încerci să mergi acolo fără hartă pentru că pe fluviu nimeni nu te bagă, trebuie să te descurci singur. Trebuie să mergi 25 M.M. prin nişte locuri străine,necunoscute, deşi balizate, dar foarte periculoase, fără pilot; acolo este foarte greu să navigi fără să ai o hartă recentă a locului."

A doua zi şeful mecanic a venit la mine şi mi-a cerut să vorbesc cu Compania:

-Cere aprobare de la Companie să intrăm într-un port pentru a remedia defecţiunile de la compartimentul maşini, deoarece nu mai pot face faţă cu mijloacele existente la bord!

-Voi încerca! l-am asigurat eu.

Am dat radiogramă, dar după multe explicaţii,directorul Croitoru de la Companie a aprobat să intrăm în portul Pireu, unde am ancorat a doua zi. De la Agenţia din Pireu au venit domnii : Zupas, Caraiani şi Nedelcu de la P.S.U.N. , care au stabilit ce reparaţii sunt necesare, a doua zi urma să intrăm în şantier, dar să fie demontate şi puse pe covertă cele două pompe. Ing.Nedelcu ne-a asigurat că va cere aprobarea de la Companie pentru a fi reparat şi un motor auxiliar, iar dacă va fi nevoie, să depunem
protest de mare.

Astfel că la data de 06 septembrie a sosit la bordul navei noastre dl. Zupas cu echipa sa şi a luat pompele defecte pentru a le repara.

Peste puţin timp a sosit un agent vamal care a luat carnetele de marinar, urmând să mi le aducă a doua zi de dimineţă împreună cu P.A.S.-urile necesare să putem pleca în oraş. Acesta şi-a notat faptul că certificatul de siguranţă radio este expirat.

Echipajul navei îşi continuă lucrul la bord comform programului stabilit : Şeful mecanic a reuşit să deschidă valvulele, după care a balastat şi a redresat echilibrul navei (a îndreptat-o).

Mai târziu a sosit o barjă care ne-a adus apă potabilă, apoi în dimineaţa următoare a revenit domnul Zupas cu

echipa lui, care a demontat turbosuflanta pe care au luat-o la atelier s-o repare.

De la companie am vorbit cu tovarăşul Moroianu, care m-a atenţionat să pregătesc nava, pentru că urmeayă să avem un control de la MARPOL (Poliţia Maritimă ptr. Poluare).

În dimineaţa următoare lângă nava noastră a acostat o şalupă care a luat la bord prima serie dintre colegii noştri, care vor pleca în oraş. I-am dat Căpitanului „Protestul de mare „ cu incidentele tehnice de pe drum pentru a merge cu el la Ambasada României să-l legalizeze (autentifice).

A doua zi am plecat şi eu in oraş,împreună cu şeful mecanic, prilej cu care am trecut pe la Căpitănia portului pentru a rezolva problema certificatului P.P.M. Acolo mi s-a facut observaţie : „De ce aţi plecat din Constanţa fară acest certificat?Dacă conducerea Companiei este inconştientă,voi nu v-aţi gândit ce aţi putea păţi prin porturi străine? Aţi putea fi arestaţi şi nu vă poate salva nimeni. Vă avertizez că asta va fi ultima dată când mai dăm drumul unei nave româneşti să plece din Pireu."

De la Căpitănie am mers la Ambasadă şi am luat „protestul de mare" autentificat, apoi am mers la un cinematograf unde am vizionat un film după care ne-am oprit la un restaurant şi
am servit o bere.

Întorşi la bordul navei, am aflat că au fost aduse pompele, care au început a fi montate şi apoi să li se facă probele de funcţionare.

Peste o jumătate de oră a venit la mine şeful mecanic, care s-a plâns că ofiţerul mecanic Marin Didi şi mototristul Albu Ionel sunt beţi în cabină şi nu pot fi

folosiţi la lucru. Am dispus să le fie luate declaraţii în legătura cu faptele lor şi să mi le aducă însoţite de raportul său.

În portul Pireu se află şi nava românească „OLT", avândul Comandant pe dl. Borş, om cu experientă. Aflând că trebuie să ajungem în ORINOCO, mi-a dat un set complet de hătţi ale zonei şi mi-a explicat în ce fel se desfăşoară navigaţia pe fluviu până să ajungi în portul Ordaz. „Vezi că piloţii locali sunt slabi pregătiţi şi trebuie să te bizui pe manevrele corecte pentru siguranţa navei! „

În jurul orelor 12°° am sosit la bordul navei noastre inginerii din şantier pentru a face probele pompelor ce fuseseră reparate de ei,care au constatat că acestea nu etanşează corespunzător, din care cauză pierd apa. Au fost necesare noi ajustări, care ne-au întârziat până la orele 18³°.

Între timp a sosit la bord şi agentul nostru, care ne-a adus certificatul de siguranţă radio, care fusese prelungit până în luna iulie 1988.

După terminarea reparaţiilor pentru care intraserăm în portul Pireu, ne-au fost semnate actele şi ne-am pregătit de plecare, însă din port am plecat abia în ziua următoare la ora 05°° dimineaţa, când am ajuns în mare şi am pus de drum spre Ordaz.

La câteva minute, am transmis tuturor autorităţilor interesate cele necesare, inclusiv la litigii maritime, P.S.R.N. şi la Energie pentru a ne aproba motorina ptr. motor.

Marea continua să fie liniştită şi mergeam cu o viteză normală. De toate acestea a profitat şi echipajul care a

lucrat cu spor de dimineaţă şi până seara, reuşind să scoată tot cărbunele
care rămăsese în magazii şi depozitat pe covertă.

Magaziile au fost măturate, spălate, apoi pe payol (ultima punte deasupra santinei) au fost şezaţi saci uscaţi, în vederea primirii altei mărfi.

Toate aceste operaţiuni au fost conduse de căpitanul secund al navei.

Spre seară am trecut de capul Matapan, iar în noaptea care a urmat am trecut şi de cap Passero din insula Sicilia. A doua zi s-a continuat curăţenia generală pe navă, iar după masa de seară echipajul liber a vizionat la televizor un film italian.

Pe data de 14 septembrie trecusem de cap BON. Era in zori şi mecanicul şef m-a anunţat că în ultimele două zile s-au consumat 27 tone de apă şi n-a reuşit, încă, să depisteze pe unde se pierde atâta apă. Continuându-se verificările, cauza a fost găsită : tancul forepeak era găurit, iar apa din el se prelingea pe pereţi direct în magaziile pentru marfă, iar de acolo în santină.

Am hotărât împreună ca să fie scoasă apa din santină, dar şeful mecanic mă anunţă că pompa de santină nu funcţionează momentan, motiv pentru care a fost demontată pentru a fi reparată.

Pierderea apei a constiuit motivul să fie verificate toate magaziile, iar în cele unde s-au găsit găuri, s-au astupat cu dopuri de lemn.

După ce a fost scoasă apa,au fost verificate toate sorburile, apoi pe podeaua magaziilor au fost aşternuţi saci.

Cu prilejiul deschiderii magaziilor în vederea verificării dacă a pătruns apa în ele, la manevrarea capacelor

acestora s-au spart nişte ţevi de la distribuitor, a curs puţin ulei, dar toate au fost remediate.

Menţionez că atunci când mi-am început eu profesia de navigator, magaziile de mărfuri de pe nave aveau capace din lemn, care se numeau bocaporţi, şi după încărcarea mărfii în magazii, peste aceşti bocaporţi se aşeza o prelată grea de 80 de kilograme, foarte grea pentru a fi manevrată de un singur om. Mai
târziu s-au construit capace metalice după sistemul denumit „Mc. Gregor „ ,care sunt manevrate mecanic, dar s-au dovedit că prezintă şi multe inconveniente.

După ce ne-am mai liniştit, am transmis o radiogramă în portul Pireu, prin care i-am anunţat pe inginerii Zoupas şi Moroianu că pompele reparate de ei se comportă bine.

Pe 16 sept. La ora nouă ne aflăm tot pe Marea Mediterană, aproape de Alger. Desi vremea era frumoasă, o hulă de fund începuse să ne balanseze, iar pe suprafaţa apei a apărut evaporaţia
(un abur lăptos) datorat căldurii.

Am încercat, de mai multe ori, să luăm legătura cu Compania NAVROM, dar n-am reuşit deoarece staţia radio de coastă de la Cumpăna era defectă, dar a doua zi am fost căutaţi de Companie, care ne-a transmis să mergem la TUBARAO- în Brazilia, ptr. minereu.

Noi aveam o defecţiune la motor şi am oprit în insulele Canare până când au fost schimbate două injectoare. Intre timp echipa de punte a trecut peste bord 40 tone de cărbune care era depozitat pe covertă, iar eu am pescuit lufar, un peşte ce se găseşte din belşug la distanţa de 2 M.M. de insulele Canare. Cu această ocazie am pierdut câteva cârlige şi câţiva metri de meşină.

Când reparaţia a fost gata, am am avut un alt ghinion, care ne-a ţinut în derivă până a doua zi la ora 07°° dimineaţa, deoarece când a fost pornit mototrul principal, s-au spart furtunele de la răcitorul de ulei.

Am dat dispoziţie nostromului să semnalizeze ca respunzător avaria, ziua cu trei butoane negre dispuse pe verticală, iar noaptea cu trei lumini roşii, tot pe verticală. Seara am vizionat la T.V. film „Vânătoare neobişnuită" . Dupa cele întâmplate cu câteva zile în urmă eram îngrijorat de cazurile de indisciplină. Şeful mecanic mi-a adus declaraţiile celor doi subalterni ai săi şi raportul, aşa cum am stabilit, am adunat tot echipajul, am prelucrat cele două cazuri, iar pe vinovaţi i-am sancţionat conform Regulamentului Serviciului la Bord (R.S.B.).

Dimineaţa motorul principal a fost pornit şi am pus de drum spre Brazilia-Tubarao şi am transmis avizări pentru cei interesaţi.

La 21 sept. şeful mecanic mi-a cerut să dau radiogramă la Companie pentru a ne aproba aprovizionarea cu ulei pentru motor.

A doua zi am intrat în apele teritoriale ale Braziliei, fapt anunţat şi la Companie. În zonă este foarte cald, încât nu ne putem odihni în cabine, la + 30 °.

Şeful mecanic mă anunţă că va pune în funcţiune aparatul
de aer condiţionat, iar mâine va trebui să oprim şi să stăm în derivă pentru a debalasta tancurile şi să se repare pompa de incendiu, care

s-a defectat.

Pe data de 23 septembrie la orele 05°° dimineaţa am ajuns în zona Insulelor Capului Verde, pe care le-am

traversat până în jurul orelor 18, apoi ne-am angajat în traversarea Oceanului Atlantic, cu direcţia Brazilia. Echipa de punte a spălat coverta, apoi am făcut exerciţii de apărare antiaeriană şi de prim ajutor în caz de răniri şi de arsuri.

Şeful mecanic a debalastat forepeak-ul (tancul din prova navei), au fost sudate găurile găsite, după care a fost scoasă apa şi din magaziile ce fuseseră inundate.Seara echipajul liber a vizionat la T.V. filmul „Familia Barklay".

Noaptea marea a devenit mai agitată şi nu s-a potolit nici a doua zi, însă noi am continuat să deebalastăm şi celelalte tancuri perechi, iar nava s-a ridicat mult deasupra nivelului apei, şi fiind fără încărcătură, „joacă" pe valurile ridicate de hula de fund. Când nava este goală are o suprafaţă velică mare (de expunere la forţa vântului), iar vântul o împinge în toate direcţiile; când este încărcată, corpul ei (coca) intrată în apă rezistă mai bine la ruliu şi tangaj. Dar când este furtună mare, iar nava este încărcată la capacitatea ei, există şi atunci temeri când vezi că prova dispare sub valul gigantic şi întârzie să mai iasă la suprafaţă. Te întrebi cu emoţie dacă va mai reveni, iar când apare respiri uşurat, cu toate că abia te mai poţi menţine vertical.

Marea s-a liniştit abia spre dimineaţă, iar echipajul a putut lucra cu spor pentru a pune nava în ordine. S-a lucrat până la 23°° când am ajuns în rada exterioară a portului Tubarao, unde eram aşteptaţi de pilotul care urma să ne introducă în port. Astfel că într-o oră s-au făcut toate manevrele şi am acostat la cheu.

A doua zi, 01 oct. 1987, am primit la bord controlul portuar, care după un control sumar, a plecat, luând şi

actele navei noastre. O dată cu ei a venit şi agentul nostru, dar nu ne-a adus nici o veste.

Noi am deschis capacele magaziilor pentru a se aerisi înainte de începerea operaţiunilor de încărcare a minereului, dar în
magazii am găsit apă, pe care am început să o scoatem încet, lucrând cu o singură pompă, celelalte fiind iar defecte şi se tot repară.

În două zile au fost încărcate 49.000 tone de minereu de fier,reţinând în tancuri numai 3000 tone balast.

A doua zi pe la ora 09°° dimineaţa am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului Tubarao, dar până la ora 24°° nu am putut pleca pentru că nu se mai puteau închide capacele magaziilor şi, în plus, se spărsese şi o ţeavă de presiune înaltă de la un distribuitor. Când remedierile erau spre sfârşit, şeful mecanic m-a anunţat că s-a ivit o nouă defecţiune la motor, aşa că vom mai rămâne pe loc până la remedierea ei.

Aproape de ora 01°° mototrul principal a fost pornit, am ridicat ancora şi am pornit în traversadă spre Europa. Oceanul Atlantic ne-a întâmpinat cu un vânt de forţa 7, care ridica valuri înalte, dar încă nu ajungeau pe covertă, astfel că au lăsat posibilitatea echipajului să închidă capacele magaziilor cu mijloacele bordului şi să le etanşeze.

La început vântul sufla din pupa navei şi ne avantaja, dar mai târziu a crescut în intensitate şi forţa lui ridica valuri înalte care măturau coverta de la un capăt la celălalt, spălând capacele maagaziilor cu marfă în trecerea lor.

Azi este 04 oct. 1987, şi mă simt obosit după atâta

zbucium zilnic. Peste tot în lume, pe uscat, astăzi oamenii se odihnesc. Asta am dori să facem şi noi, dar pe navă trebuie să executăm serviciul de cart şi să rezolvăm toate problemele ce se pot ivi la bord.

Dacă de dimineţă vântul mai scăzuse în intensitate, după prânz şi-a schimbat direcţia şi a crescut în forţă, suflă mai puternic şi ridică valuri tot mai înalte care ne izbesc din toate părţile;

Hula de fund ne sâcâie tot mai mult, loveşte sub burta navei cu bubuituri puternice şi ne ţine de o vreme în ruliu (balans în
borduri) şi tangaj (prova-pupa,sus-jos). Furtuna a durat toată noaptea, continuând şi în zilele următoare. Apa a intrat în magazii,

udând peste tot.

În zilele următoare vremea s-a ameliorat şi am putut scoate apa din santină şi din magazii, dar ni s-au stricat pomepele şi am tot reparat la ele.

Abia după ce au fost reparate autoclavele, apa n-a mai pătruns în tancuri, dar asta ne-a obligat să ne oprim şi să plutim în derivă câteva ore.

După ce au fost curăţate sorburile din nou,s-a facut curătenie peste tot.

În compartimentul maşinii se lucreaza de zor la repararea pompei de răcire a motorului cu apă de mare dar ne-a prins noaptea tot in derivă.

Este cald în zonă şi a fost pus în funţiune aparatul de aer condiţionat, care mi-a permis să citesc în cabina mea până când am terminat cartea „Omul care rade" scrisă de Victor Hugo.

Pe data de 11 octombrie am vorbit prin radio cu finul meu, Mihai Popovici, care este Comandant de nava „Balota". Acesta mă anunţa că vine din Damieta şi merge spre Kamsar şi ne putem întâlni în strâmtoarea Gibraltar.

Dar a doua zi ne-am oprit în derivă pentru că se spărsese, din nou, o ţeavă de presiune la motorul principal, iar aceasta trebuia sudată.

Întalnirea cu nava „Balota" s-a produs abia pe 18 oct. ora
12°°, deoarece noi am avut la bord alte evenimente care nu sufereau amânare, după cum voi menţiona : unul din membrii echipajului, Păuşescu Nicolae a avut un abces dureros la o măsea pentru care am cerut aprobarea la Companie să fie coborât într-un port apropiat pentru o intervenţie medicală.

La radiograma noastră ni s-a răspuns să contactăm pescadoarele româneşti din zonă pentru a-l trata, dar acestea (ex. Pescadorul „Rodna") ne-au răspuns că nu au specialist la bord. Abia la a doua apelare, Compania ne-a aprobat să-l ducem pe pacient în portul Las Palmas, tovarăşul Mirescu punându-mi condiţia să limitez cheltuielile numai la intervenţia medicală.

La ora 24°° am ajuns în portul Las Palmas, în rada exterioară unde am ancorat. Abia dimineaţa la ora 8°° a sosit agentul să-l ia pe bolnav, pe care l-am însoţit şi noi, câţiva colegi la spital. După ce i-a scos măseaua, medicul i-a dat tratamentul necesar ptr. combaterea infecţiei şi, implicit, pentru scăderea temperaturii, iar la 18°°, în aceeaşi zi, ne-am întors cu el la bordul navei.

Am ridicat ancora şi am pus de drum spre Constanţa. Întrucât şeful radiotelegrafist împlinea vârsta de 61 de

ani, i-am permis să-i trateze pe colegi cu câte un pahar de vin „Mulrfatlar" , pe care el îl luase din Constanţa şi-l păstrase pentru acest eveniment. Mai târziu am aprobat să se facă program administrativ şi să fie schimbată lenjeria.

În jurul orelor 12°° am oprit pentru câteva minute să discut cu Mihai Popovici, comandantul navei „Balota" , care mi-a spus că au fost la Valos unde au stat şapte zile, dar n-au putut ieşi în oraş pentru că nu le-a aprobat Compania NAVROM cheltuirea sumei de 70 $, cât ar fi costat transportul până în oraş.

La plecare, medicul lor de la bord m-a rugat să transmit familiei sale din Constanţa că este sănătos şi să aibă grijă să nu piardă cota de 40 litri de benzină pentru luna în curs. La fel mi-au dat mesaje pentru acasă şi alţi membri ai echipajului de pe nava „Balota" ,întrucât ei n aveau posibilitate de a comunica în ţară.

După ce am trecut de Alger, am dat o radiogramă la Companie şi am vorbit cu tovarăşul director Nedelcu, pe care l-am rugat să aibă în vedere intrarea în şantier a navei noastre pentru a termina lucrările de reparaţii începute înainte de plecarea în voiaj. Acesta m-a anunţat că se va preocupa, dar şi de faptul că urmează să încercăm ciment pentru voiajul următor.

Pe data de 21 oct. 1987 am transmis către cei interesaţi avizările de 5 zile, după care am făcut program administrativ în cabina mea, spălând podeaua întregului apartament, apoi am aşternut covoarele, apoi am continuat curăţenia în bucătărie şi în baie.

Peste două zile am trecut prin dreptul Capului Passero (Sicilia) , de unde am transmis avizările de trei zile. Este o vreme frumoasă şi am profitat pentru a lansa bărcile de

salvare la apă, în timp ce nava se afla în derivă. După ce echipajul a schimbat sârmele de la bărci, au fost făcute probele şi au fost puse, din nou, la post, am pornit iar la drum.

A doua zi la ora 11°° treceam prin dreptul Capului Matapan (sudul Greciei) , iar peste două zile intram în strâmtoarea Dardanele, unde am dat tot peste vreme frumoasă, încât peste mai puţin de 24 ore am luat pilot care să ne treacă prin strâmtoarea Bosfor pentru a intra în apele Mării Negre.

De multe ori când ne întorceam din voiaj şi ajungeam la Bosfor, găseam Marea Neagră foarte agitată, şi pentru a evita furtuna, ne opream la Buyuk-Dere pentru a ne adăposti de furtună; de pe comandă priveam cu un binoclu valurile de dincolo de strâmtoare. Prin anii 1964-1965 în strâmtoaree încă mai erau montate plasele antisubmarine destul de grele, iar când treceam, acestea erau trase lateral de un remorchr turcesc, pentru a evita agăţarea lor cu elicea şi a produce stricăciuni (şi ruperea elicei).

La turci legile sunt foarte aspre, iar dacă nu ai luat pilot de la ei şi ai produs accident naval, rişti să fii condamnat la închisoare, pe care trebuie s-o suporţi în condiţii aspre, acolo în Turcia.

Înainte în zona strâmtorii circulau multe feriboturi, dar de când au fost construite cele două poduri peste canal- o adevărată capedoperă a noii tehnici în domeniu- circulaţia navelor care trec prin canal s-a uşurat.

De această dată,când am ieşit din strâmtoarea Bosfor, Marea Neagră ne-a întâmpinat aproape calmă, cu vânt moderat din travers babord, încât am ajuns fără probleme în rada exterioară a portului Constanţa, unde am ancorat

în jurul orei 24°°, în apropierea navelor româneşti „Bobâlna" şi „Baia de Arieş" , aflate deja în ancoră.

A doua zi, 27 oct. 1987, pe la ora 02°° din noapte a început să sufle un vânt puternic dinspre N-E, care ridica valuri înalte care

ne izbeau din toate părţile.

Atât de tare ne-a zgâlţâit furtuna, încât ancora a fost scoasă, din solul în care se fixase şi a început să grapeze (să alunece, să se târască pe fundul mării, fără a se prinde de sol) . Am dat radiogramă la Capitănia portului şi la Companie, ca şi la P.S.R.N. ,cărora le-am explicat situaţia în legătură cu furtuna, precum şi faptul că ancora s-a desprins din cheia de lanţ, şi a rămas în fundul mării, menţionând faptul că am făcut „Protest de mare" în legătură cu evenimentul.

Întrucât vremea s-a menţinut nefavorabilă, cu vânt de forţa 7-8 pe scara Beaufort, a fost suspendată ieşirea pe uscat, Abia pe data de 31 octombrie vremea s-a ameliorat, iar de la secţie am primit- prin radiotelefon-ştirea că a doua zi va ieşi din port nava „Meteor" care ne va aduce alimente la bord, şi probabil, ne va aduce şi schimbul, pentru a ne înlocui, iar noi să mergem acasă. „Meteor" ne-a adus alimente, dar nu şi echipajul de schimb, care a fost adus abia a doua zi.

Am stat acasă până pe data de 06.XI.87, când am fost duşi, din nou, la bordul navei pentru a ne pregăti de introducerea acesteia în port, în vederea descărcării mărfii adusă din Tubarao-Brazilia.

Am mai rămas câteva zile în aşteptare în ancoră până când am fost introduşi la cheu, timp în care am pescuit stavidre, pe care l-am prăjit şi l-am mâncat.

II
De la Constanţa la Colombo

În anul 1991 nava „Bârlad" trecuse în folosinţă, apoi în proprietatea Companiei „Conav", iar eu rămăsesem Comandantul ei. În Şantierul Naval Constanţa unde nava fusese introdusă pentru unele reparaţii, se executase reparaţia mototrului principal, care urma să fie supus probelor tehnice în marş, dar Compania se grăbea şi a hotărât ca probele în mare la motor să se execute odată cu plecarea în voiaj.

Astfel că nava a fost încărcată cu ciment în saci aduşi în port de la Medgidia, iar după ce am primit toate actele navei şi ale mărfii, precum şi lista de echipaj, am anunţat

Căpitănia şi Controlul portuar, care ne-a făcut verificările impuse de regulamente.

După ce am primit pilot la bord,care urma să ne scoată în rada exterioară,la compartimentul maşini au rămas şi cei opt muncitori care reparaseră motorul şi urmau să meargă cu noi în probe pe mare, ca să supravegheze comportarea acestuia în sarcină.

Dar după ce am trecut de cele două faruri, cineva de pe navă a observat că în pupa navei noastre a apărut o dâră de petrol pe suprafaţa apei, motiv pentru care am anunţat imediat Compania şi am oprit.

În scurt timp a sosit echipa de scafandri, care a verificat toată „opera vie" (partea de sub nivelul suprafeţei apei) , constatând că nu există nici un fel de scurgere în corpul navei, dâra formată fiind compusă din fâşii de păcură şi alte gudroane care s-au depus pe chila de ruliu în timpul cât nava s-a aflat în bazinul din şantier. Datorită frecării cu apa de mare, şi viteza de deplasare a navei,

aceste depuneri s-au desprins şi au rămas în pupa navei.

Probele la motor fiind încheiate cu rezultate bune, muncitorii au fost debarcaţi într-o şalupă care i-a dus înapoi în şantier, iar nava „Bârlad" s-a îndreptat spre strâmtoarea Bosfor, cu viteza de 8 ND. (noduri); un nod = o milă marină/oră.)

La ora 23°° am intrat în strâmtoare şi am luat legătura cu agentul nostru, „Marti Shiping Agenci" , care m-a anunţat că trebuie să rămânem în ancoră şi să aşteptăm barja cu combustibili, care va sosi la ora 24°°. Barja a sosit, noi am ambarcat combustibilii până la ora 06°° dimineaţa, după care am ridicat ancora şi am pus pe drum spre Milaki, un port din Sudul Turciei, de unde

urma să mai încărcăm o cantitate de ciment tot pentru Colombo, capitala Republicii Sry-Lanka (fostă Ceylon).

Când am ajuns în strâmtoarea Dardanele, tot echipajul se afla pe covertă, mai puţin cei din carturi. Mi s-au parut că sunt toţi bine dispuşi, ceea ce mă bucura şi pe mine.

Priveam la cimitirul militar de pe ţărmul european al Turciei unde, la Galipoli, în primul război mondial au pătruns trupele engleze şi franceze, iar cei morţi au fost îngropaţi acolo. Este un cimitir foarte bine îngrijit, iar mai la stânga lui se află oraşuş Galipoli, locul de unde au intrat armatele turceşti în Europa prin anul 1300.

După ce am ieşit în Marea Egee echipajul a început să lucreze la etanşarea capacelor magaziilor de marfă, au strâns fluturii de fixare a acestora, după ce au scos rolele, apoi s-au închis bine gurele de rujare (de nivelare a mărfii) pentru a nu se deplasa dintr-o parte în alta în caz de furtună.

Navigam cu o viteză uniformă, dar după ce am trecut de insula Helos, în jurul orei 22°°, şeful mecanic m-a anunţat că s-a spart carcasa turbinei din prova a M.T. , iar pentru remedierea ei va trebui să oprim şi să stăm în derivă. Am preferat să pun direcţia pe insula Boscada, în apropierea căreia am ancorat în jurul orei 24°°. Prin telex am raportat incidentul la Compania Conav.

Reparaţia a durat până la 06°° dimineaţa, când am ridicat

ancora şi am pus de drum spre Milaki.

Am întocmit „protest de mare" în legătură cu avaria care a determinat oprirea, specificând timpul cât am stat în ancoră. În jurul orei 02°° am ajuns în rada portului

Milaki, am făcut apel la serviciul de pilotaj, dar nu mi-a răspuns nimeni până la ora 07³°, când la bord s-a prezentat un pilot, care a executat manevrele şi ne-a introdus în port, folosind trei remorchere cu remorcile lor. Imediat ce am acostat la cheu, la bordul navei noastre u urcat autorităţile portuare, MARPOL (Poliţia ptr. poluare) şi I.M.O. La control toate au ieşit bine.

Pentru autentificarea protestului de mare a trebuit să merg tocmai în oraşul Chalchira, aflat la 47 km. depărtare de Mileki. M-a însoţit agentul de protecţie. Am ajuns înapoi, la navă, abia în jurul orei 18°°.

Ziua fusese încărcată pe navă şi cantitatea de marfă stabilită de Milaki, iar în jurul orelor 23°° am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară, de unde „am pus de drum" spre Port Said.

În dimineaţa care a urmat, pe 21 noiemb. 1991, am primit de la Companie un telex prin care eram anunţaţi că s-a aprobat că în Milaki, o echipă să ne repare turbina. Le-am răspuns că suntem departe de Milaki, iar turbina a reparat-o echipajul cu mijloacele bordului şi sperăm să reziste până la Port Said.

Mai greu este faptul că s-au defectat ambele pompe de incendiu şi nu putem curăţa şi spăla coverta pe care am depozitat rugina scoasă din tancuri, cam 100 tone. Vom fi nevoiţi să intrăm cu ea pe covertă în canal.

La ora 21°° a celeiaşi zile am primit de la Companie aprobare pentru bani pentru repararea turbinei şi cumpărarea unor becuri, nu şi pentru materiale de întreţinere sau alimente.

Abia la data de 23 noiembrie 1991 la ora 15:45 am ajuns

să ancorăm in Port Said şi am reuşit să luam legătura cu agentul de protecţie AHMED, căruia i-am transmis lista cu necesarul de
alimente pentru navă şi i-am cerut să se intereseze când vom intra în
convoi pentru traversarea canalului. Agentul mi-a răspuns că nu are cunoştinţă de convoi, dar se va interesa. Totodată mă anunţă că cimentul pe care noi îl transportăm este o marfă periculoasă, care necesită măsuri serioase de securitate.

Observ că s-au adunat mai multe nave în vederea formării convoiului, iar la bordul navei noastre au apărut şase persoane de la siguranţa Canalului, care ne-au atenţionat să nu stăm la geamandură, ci să fim pregătiţi pentru a intra direct în convoiul ce se va forma în acea noapte, din cauza încărcăturii navei noastre (cimentul).

Dimineaţa au sosit cei de la „Intership", care ne-au adus hărţile pe care le cerusem, precum şi nişte cărţi, iar pe la prânz ne-au fost aduse la bord alimentele, antidotul şi materialele de întreţinere.

Mai târziu a sosit o echipă de scafandri, care a verificat nava pe exterior şi sub apă în vederea descoperirii unor eventualelor bombe lipite de corpul acesteia, în zonă fiind suspiciuni în legătură cu teroriştii.

În noaptea care a urmat peste canal ceaţă, iar serviciul de pilotaj a anunţat că va relua operaţiunea de formare a convoiului după ce se va ridica ceaţa, dar aceasta a devenit tot mai compactă şi nu s-a ridicat decât a doua zi la ora 09°°. Nava noastra n-a putut intra în convoi pentru traversare decât a doua zi la ora două dimineaţa, iar traversarea s-a făcut cu patru piloţi (câte unul pentru

fiecare sector) şi cu bărci dotate cu proiectoaare puternice.

În jurul orei 21°° la bord a urcat agentul de protecţie care ne-a adus actele navei, iar la 22³° am ajuns în radă la Port Suez unde am ancorat, în aşteptarea apei potabile pe care o solicitasem când am ajuns în Port Said. Barja cu apă a sosit şi am reuşit s-o ambarcăm la bord pâna la ora 24°°.

Eu am încercat să pescuiesc, dar n-am prins peşte.

Electicianul mă anunţă că s-au defectat frigiderele de pe navă, dar nu se cunosc cauzele; se vor ocupa de ele după ce vom
ajunge în mare, în marş.

De asemenea, sunt anunţat că s-a defectat popmpa de la cârmă, care prezintă scurgeri de ulei. Bine că nu s-a produs în timpul traversării sau înainte de a ancora, deoarece nava ar fi rămas fără guvernare, cârma n-ar mai fi funcţionat şi puteam intra în coliziune cu alte nave. Aceasta pentru că ar fi necesitat mult timp ca să trecem la guvernarea pe cârma de avarie.

Şeful mecanic mă anunţă că s-au spart mai multe ţevi de la caldarină (sursă de apă caldă şi căldură) care trebuie reparate. Am stat în ancoră până când au fost remediate defecţiunile la maşini, iar la ora 18°° am iesit din Port Suez şi am intrat în Marea Roşie.

Pe 28 noiemb. ora 10°° a fost sesizată o defecţiune la rozeta giropilotului. Verificându-se amănunţit, s-a constatat că lipsea o bucşă, nesesizată de echipa de specialişti din Constanţa care au lucrat la el înainte de plecare în voiaj. Am avut noroc şi de această dată că nu a apărut avaria pe timpul traversării canalului, unde exista

pericolul să intrăm cu nava în mal. Defecţiunea a fost remediată pe loc.

După ce am trecut de golful Suez, echipajul s-a apucat de treabă pe covertă, iar tehnicienii au reparat frigiderele. Pompa de covertă este iar defectă, iar echipa de pe punte curăţă rugina şi o aruncă în mare cu lopata. Şeful mecanic promite că o va repara după ce vor fi rezolvate celelalte defecţiuni.

Radiotelegrafistul şef mă anunţă că s-a defectat staţia radio şi nu mai putem primi sau transmite mesaje.

Pe data de 03 decembrie traversăm strâmtoarea Perim cu o viteză de 6 Nd. , datorită curentului care circulă din sens opus, destul de puternic; abia după ce am ieşit din strâmtoare viteza a crescut la 8 Nd. , dar n-a durat prea mult, ivindu-se o defecţiune la compartimentul maşini, care ne-a forţat să oprim şi să rămânem două ore în derivă. Astăzi am dat ceasul înainte cu o oră, iar echipajul a amarat capacele magaziilor, folosind sârme şi întinzători.

A doua zi staţia radio a fost reparată şi am reuşit să transmitem la Companie rapoartele restante. În orele următoare am
primit de la Companie o radiogramă pe care este menţiunea „URGENT" . Cerea să-i transmitem dacă am luat de la Port Said folie de plastic STEEL şi bandă adezivă, la care să facem menţiunea cât au costat. Am transmis că nu am luat nimic.

Spre seară am trecut prin golful Aden, de unde am ieşit în Marea Arabiei, punând de drum spre Colombo, capitala Rebublicii SRI-LANCA (fosta Ceylon).

Trecând prin sudul insulei Socotra, am intrat în Oceanul Indian. Este timp frumos, nava se deplasează cu

viteză uniformă, iar echipajul de punte continuă să cureţe rugina de pe covertă. Între timp a fost reparată şi pompa dee incendiu, cu care se spală coverta mai uşor.

Astăzi, 06 dec. 1991 este Sf. Nicolae. Avem la bord doi colegi care poartă acest nume, dar îi vom sărbători după ce vom desfăşura două exerciţii de roluri.

La masa de seară i-am sărbătorit cu posibilităţile reduse pe care le-am avut atunci la bord.

Peste două zile ne-am întâlnit în larg cu nava românească „TOMIS" , care venea din Japonia şi mergeau acasă, la Constanţa. Comandantul navei este Iulian Duică, fostul meu secund pe nava „ Bârlad", cu care m-am înţeles foarte bine, iar când a obţinut brevetul de Comandant, a luat în primire nava „Tomis" .

Îmi povestea că şi el a transportat ciment la Colombo.

În seara care a urmat am adunat echipajul în careul marinarilor şi am prelucrat cu ei câteva articole din Codul penal.

Tot seara am primit de la Colombo răspunsurile la avizările noastre din zilele de 4 şi 5 decembrie, ci motivând că până astăzi nu ne-au recepţionat.

În noaptea de 10/11 dec. Am recepţionat prin staţia vestea tristă că nava românească „SCĂIENI" a fost prinsă de o
furtună puternică în Marea Egee, motoarele –principal şi auxiliare s-a oprit şi a fost scufundată; au reuşit să fie salvaţi 16 membrii din echipaj, ceilalţi s-au dus la fund cu nava.

Vremea ne-a întâmpinat frumoasă şi în ziua următoare, permiţând echipei de la punte să lucreze la scara de pilot şi să confecţioneze hamuri noi pentru capacele magaziilor. La D.G.3 (Diesel generator) s-a produs o

defecţiune, iar şeful mecanic a constatat că s-a fisurat blocul motor al acestuia.

Pe la ora 21°° marinarul de punte m-a anunţat că a văzut mişcându-se o umbră sub lumina de la forepeak (tancul din prova navei) , dar când a verificat, umbra a dispărut. Probabil sunt fugari ascunşi pe navă, dar vom verifica a foua zi pe lumină.

Astăzi, 13 decembrie, încă de dimineaţă ne-a luat în primire un vânt de forţa 6-7 din N-E, pe scara Beaufort, care a ridicat valuri înalte ce au redus viteza de deplasare la 7,5 Nd. Pe la ora 23³° ne apropiam de Colombo. Am luat legătura cu serviciul de pilotaj, care ne-a îndrumat să mergem la distanţa de 16 M.M. de rada portului şi să rămânem în ancoră pentru a primi instrucţiuni. Astfel că la ora 2:50 am ancorat la locul indicat, unde am aşteptat două zile. A doua zi, ofiţerul de cart m-a anunţat că a verificat pe navă şi a găsit doi transfugi din România ascunşi la bord; unul era din Moldoviţa judeţul Suceava, iar celălalt din Vlădeni- Botoşani. Aceştia au motivat că vroiau să ajungă în Spania.

Am anunţat evenimentul la Companie printr-o radiogramă, iar nostromul (şeful de echipaj) i-a pus pe cei doi transfugi la muncă pe covertă pentru a-şi plăti hrana şi cazarea pe care le primesc la bord.

În după amiaza aceleeaşi zile am primit radiogramă de la agentul de protecţie din portul Colombo, care ne spune că nu putem fi introduşi în port pentru că nava noastră are pescajul de 12,40 m, prea mare pentru adâncimea portului. I-am răspuns că informaţia lor este falsă, nava „Bârlad" având pescajul de: 4 metri prova, 5,60 m la centru şi 5,80 metri la pupa.

Afară plouă tare, ceea ce mă îngrijorează în legătură cu cimentul, apoi cu intrarea în port şi cu operaţiunea de descărcare pe o asemenea vreme. Magaziile erau bine etanşate cu bandă adezivă şi asigurate cu sârme, dar ploaia şi furtuna ar putea avea consecinţe neprevăzute.

Peste câteva zile am primit dispoziţie să virăm ancora şi să ne apropiem de intrarea în rada portului. Am aşteptam să vină pilotul până la ora 12°°, stând în derivă, dar acesta n-a mai venit, iar serviciul de pilotaj ne-a indicat să ancorăm acolo unde ne aflăm pentru a intra în port a doua zi în jurul prânzului.

În ziua următoare pilotul a sosit la ora 13³° şi ne-a introdus la cheu într-o dană dublă, unde era acostat şi Cargoul „Merry Keur" , în care- am aflat mai târziu- urma să fie transferat cimentul nostru.

Deşi la manevre au fost folosite trei remorchere, din care unul în faţă şi alte două la împins, s-a manevrat defectuos, încât prova navei noastre a atins puţin bordajul celuilalt cargou în partea din pupa, fără a produce mari avarii, doar o înfundare superficială.

Eu am întocmit protest de mare pentru acel abordaj.

Din momentul în care am acostat la cheu, pe nava noastră au urcat controlul vamal şi de la Emigration, care au terminat abia pe la orele 20°°, numai după ce le-am dat patru sticle de wisky, două cartoane de ţigări, 12 săpunuri, ca şi celor de la remorchere.

În ziua următoare au urcat la bord, în control, cei de la Poliţia portului, care m-au păgubit de o sticlă de votcă şi şase cutii de „Fanta".

Mai târziu a sosit la bord şi agentul protector, care ne-a adus actele navei, pe care le luase cu două zile în urmă.

I-am înmânat „protestul de mare" în legătură cu abordajul produs la manevra de introducere a navei la cheu, pentru a-l autentifica la Notariat.

Imediat ce am acostat la cheu au venit echipele de muncitori care au început descărcarea sacilor de ciment, dar pe la
ora 15³⁰ a început ploaia şi lucrul s-a oprit.

Seara am plecat în oraşul Colombo împreună cu Stroe. Ne-am plimbat o vreme pe străzi, apoi am mers la grădina zoologică, foarte mare şi cu animale interesante, după care am trecut prin bazarul local, care este enorm, unde am făcut câteva cumpărături.

În drum spre port ne-a prins ploaia, iar până să ajungem la
vapor ne-a făcut „ciuciuleţi". Ar fi trebuit să ne aşteptăm să plouă

torenţial, deoarece în timpul zilei fusese o căldură sufocantă.

A doua zi dimineaţă a venit din nou agentul de protecţie cu care am plecat în oraş în scopul de a trece pe la Agenţie ca să iau legătura cu conducerea Companiei. Am vorbit cu dl. Inginer Dima şi cu dl. Inginer Filip, care mi-au spus că după ce descarc marfa în Colombo, vom pleca în Coreea de Sud. În acest scop mi-au cerut să le trimit un telex cu cele necesare imediat la bordul navei.

I-am întrebat ce să fac cu cei doi transfugi, dar mi-au răspuns că nu ştiu nici ei, dar se vor interesa.

Mai târziu am vorbit la telefon şi cu soţia mea, care-mi spunea că nu au căldură în apartamente, iar preţurile cresc mereu la toate produsele pe piaţă.

Suntem în ajunul Crăciunului, iar pe navă ne-au fost aduse alimentele şi apa potabilă. Descărcarea mărfii se derulează foarte încet, iar ploaia întrerupe şi ea lucrul.

Conform înţelegerii, am transmis la Companie un telex în care am înşirat necesarul de alimente antidot, apă, materiale de întreţinere, carburanţi şi lubrifianţi, menţionând că toate acestea să ne fie trimise în Coreea de Sud pentru ziua când vom ajunge acolo.

În zilele următoare a sosit la bord agentul însărcinat cu descărcarea mărfii, care mi-a cerut toate datele privind nava, cât şi marfa de la bord.

Tot azi am primit aprobarea Companiei pentru rebobinarea
electromotorului pentru guvernarea navei, precum şi repararea D.G.3 (diesel generator) de pe punte.

25 dec. 1991. Astăzi este ziua de Crăciun in tot Ceylonul, pe care o sărbătoresc şi localnicii ca pe ziua naţională. Nu s-a lucrat nicăieri.

Am sărbătorit şi noi la bord. La masa de prânz am avut sarmale, friptură, cozonaci şi salată de beuf. Ne-a vizitat la bord şi preotul de la Siemens Club, apoi au venit şi agentul protector, însoţit de agentul navlositorului, care au participat la masă.

După amiază am plecat în oraş cu Stroe şi am văzut clădirile prezidenţiale, apoi am străbătut faleza lată de 200

metri şi lungă de 5 km.

A doua zi de Crăciun am plecat o parte din echipaj în excursie cu autocarul până în localitatea Kandy, aflată la distanţa de 75 km - de Colombo unde am vizitat templul şi statuia lui Budha, apoi am vizitat o fabrică de cauciuc

natural, unde materia primă folosită este latexul (obţinut direct din arborele de cauciuc).

Am vizitat, de asemenea, fabrica de ceai natural, care foloseşte frunzele de ceai cultivat de ei; apoi am vizitat grădina botanică şi o fabrică de artă, unde se execută cusături după picturi.

La sfârşitul vizitei am urcat pe muntele care este la marginea oraşului Kandy, de unde am văzut toată panorama localităţii, iar de acolo gazdele ne-au dus să vedem grădina în care sunt crescuţi pomii din care se obţin mirodeniile. (pepinieră)

Gazdele ne-au oferit şi două mese consistente pentru care am plătit suma de 21 $, care a constituit preţul pentru întreaga excursie.

În zilele următoare m-a întrebat Pand I din Colombo ce am de gând să fac cu cei doi transfugi, despre care aflase şi el.

Am luat legătura cu conducerea Companiei, iar dl. Mihăilă mi-a spus să-i predau navei „Calatis" care va pleca din Cochichang (China) pe data de 05. ian. 1992. Astfel că în drum spre Coreea de Sud, urma să ne întâlnim cele două nave.

Pe data de 30 dec. 91 operaţiunea de descărcare s-a finalizat, dar a rămas mult ciment pe fundul magaziilor, iar muncitorii au refuzat să-l cureţe, cu tot protestul meu.

III

De la Colombo la Ulsan

În vederea pregătirii pentru noul drum pe care urma să-l parcurgem, ne-am aprovizionat cu apă, alimentele şi materialele necesare şi am aşteptat manevra ptr. scoaterea navei noastre din port.

A sosit pilotul de bord şi ajutat de două remorchere de manevră, la ora 16°° a reuşit să ne scoată în rada exterioară a portului, urmând să pornim spre Coreea de Sud. Dar când am ajuns în larg şi pilotul a coborât de la bordul navei noastre, ne-am oprit în derivă, iar echipajul a început să facă curăţenie în magazii, pe covertă, etc.

Astfel că au fost măturate magaziile, cimentul rămas pe podele fiind scos şi aruncat în mare.

Spre seară am pornit să ocolim SRI-LANCA prin partea de Sud, apoi am pus de drum spre Singapore, prin sudul insulelor Nicobar, având direcţia pe Nordul insulei Sumatra.

A doua zi intram în ultima zi din an şi la bucătăria navei era mare forfotă: se făceau ultimele pregătiri pentru masa de revelion şi bucătarul se străduia să ne

bucure cu : sarmale, ciorbă de perişoare, frigărui, cozonaci, etc.

Dimineaţa care a urmat a fost folosită pentru definitivarea curăţeniei pe navă, iar după amiază i-am lăsat liberi pe toţi să facă baie şi program administrativ în cabinele proprii, până la ora 21°° când s-au adunat toţi pentru a sărbători noaptea dintre ani, împreună în careul marinarilor, mai puţin cei din cart care participau pe rând.

A fost recitat pluguşorul, s-au făcut urări pentru noul an

1992, iar la ora 24°° am ieşit pe covertă toţi pentru a vedea focul de
artificii de pe navele aflate în portul Dondra unde ne opriserăm şi noi.

Sirenele vapoarelor au sunat toate aproape zece minute, în semn de „Voiaj bun!" , s-au ciocnit pahare cu diferite băuturi, au fost trase rachete în aer, apoi s-a făcut linişte. Eu am mers în cabina mea şi m-am culcat, iar pe la ora 04°° dimineaţa a venit la mine căpitanul secund care mi-a spus că pe unul din cei doi transfugi echipajul vrea sa-l arunce peste bord, în mare, pentru că el s-a înbătat şi îi ameninţă pe ceilalţi că îi taie cu cuţitul şi îi omoară.

Am luat măsurile necesare pentru liniştirea lui, apoi echipajul a continuat distracţia cu sărbătorirea celor care purtau numele de Vasile.

Nava şi-a continuat drumul spre strâmtoarea Malacca, unde am intrat prin nordul insulei Sumatra, aşa cum arătasem mai sus, mergând cu viteza de 9 Nd. şi cu un curent potrivnic din sens opus direcţiei noastre de mers; Vântul sufla moderat din N-E.

Prin staţia radio am vorbit cu echipajul navei Arad, care era la depărtare de 300 M.M. faţă de noi şi ne spunea că vine din China, cu direcţia spre Nordul Europei. I-am salutat şi le-am urat un Nou An, mai fericit!

Nava noastră nu a primit nici un mesaj de felicitare cu acest prilej, cum se întâmplă altă dată, nici de la Companie, nici de la Ministrul Transporturilor, nici de la S.L.N. (Sindicatul Liber al Navigatorilor).

Pe data de 03.01.1992 am intrat în strâmtoarea Malacca şi am dat radiogramă pentru nava „Calatis" pentru a stabili punctul unde să ne întâlnim în vederea predării celor doi transfugi, dar „Calatis" n-a răspuns şi nu ştiam ce să facem, mai ales că în ziua următoare urma să ieşim din strâmtoare.

Spre seară luăm legătura cu ei şi aflăm că încă nu a plecat din China, fiind nevoiţi să-i aşteptăm, mai ales că nava „Calatis"
stă în derivă, având o defecţiune la motor. Am stabilit punctul unde se aflau şi am pornit spre ei, unde le-am predat pe cei doi transfugi

şi am pus de drum spre Coreea de Sud, mergând prin N-V. insulei
Borneo, apoi prin Marea Chinei de Sud, spre Taiwan.

Din cauza vântului care suflă din Prova, viteza de deplasare a navei a scăzut la 8 Nd. ; o altă cauză o constituie şi curentul din sens contrat, la care se adaugă şi faptul că nava nu are încărcătură, dar nici balast în cantitatea necesară.

În ziua următoare vântul suflă tare din N-E şi ridică valuri mari, care balansează neplăcut nava, în ruliu şi tangaj. Astfel că ne aflăm în Marea Chinei de Sud,

departe de orice uscat, cam la distanţa de 100 M.M., iar fată de România ne aflăm la al şaselea fus orar.

Pe aici nici televizorul nu mai prinde programul din ţară.

Bucătarul nostru continuă să ne răsfeţe la masa de prânz cu frigărui şi mâncăruri bune.

Este 13 ian. 92. Navigăm tot pe o vreme urâtă deşi vântul a mai scăzut din itensitate. Sunt din nou anunţat că s-a defectat motorul de la cârmă şi se repară la el, dar lucrarea merge încet, ceea ce ne obligă să manevrăm timona manual.

Bogdan Popovici a vorbit cu nava românească „Cărbuneşti" , care comunia direcţia spre insula Borneo.

Noi ne continuăm voiajul prin Marea Chinei de Sud şi în zorii zilei de 14 ianuarie întâmpinăm un vânt de vorţă 7 pe scara Beaufort care ridică valuri pe mare, ce lovesc vijelios în bordajul navei noastre, bubuind cu forţă mare sub chilă, făcând să zbârnâie tabla din toate încheieturile.

Treptat furtuna se dezlănţuie şi mai tare şi întunecă zările, iar ruliul şi tangajul devin mai periculoase. Privesc din cabina de comandă cum se joacă valurile cu nava, care este când sus pe creasta valului uriaş, când prova navei coboară într-un hău fară sfârşit (cel puţin 20 m) după care intră sub următorul val, care trece peste cabina de comandă, spală puntea etalon şi puntea principală, lovind gurile de aerisire şi apărătorile metalice.

În cabină toate obiectele personale s-au amestecat şi au ajuns pe covoarele de pe podea, iar unele s-au spart. Ghivecele mele

cu flori sunt împrăştiate pe covor, pământul căzând împreună cu
florile.

Mugetul furtunii este îngrozitor, te asurzeşte.

Sunt foarte îngrijorat că nava ar putea fi ruptă în două, când este suspendată pe creasta câte unui val uriaş, iar pupa este în aer. Aud cum se accelerează în gol motorul principal, semn că elicea navei este afară din apă şi se învârteşte în aer, în gol.

Dacă nu păţim ceva mai rău şi vom merge tot cu viteza de 8 Nd., după calculul meu mintal, vom ajunge în Coreea de Sud peste 8 zile.

Medicul nostru de la bord mă anunţă că timonierul Vasile Vasilescu este bolnav de icter şi trebuie izolat şi trebuie dus la spital.

Abia spre seară forţa vântului scade, valurile mării se micşorează şi lovesc cu puterea diminuată în bordajul navei, care înaintează cu viteza de 10 Nd.

Azi este 15 ianuarie 1992 şi ne aflăm la 15° de acuator. Vântul continuă să sufle cu forţa 5-6 Beaufort, antrenând valurile care lovesc sub burta navei.

Medicul a venit la mine în cabină şi mi-a adus papagalul lui Vasile Voiculescu, care este bolnav. Deşi papagalul este cam sălbatic, voi avea grijă de el şi voi încerca să ne înţelegem.

Motoraşul cârmei a fost reparat, însă timpul nefavorabil nu ne permite să folosim pilotul automat, fiind nevoiţi să conducem nava tot manual.

Continuă vremea rea şi în zilele următoare, vântul ridicând valuri mari care izbesc în bordaj din toate părţile, făcându-l să trepideze. Spre seară a început să plouă, iar viteza de deplasare nu depăşeşte 8 Nd, iar către

miezul nopţii s-a dezlănţuit infernul. Un vânt de forţa 9 suflă năprasnic din N-E, făcând nava să lupte din greu cu valurile, care o balansează haotic, când în ruliu, când în tangaj. Nici un membru al echipajului nu mai reuşeşte să se menţină în echilibru pe verticală, iar circulaţia este imposibilă la bord.

În cabina de comandă, ca şi în cabinele echipajului toate

obiectele au fost grămădite pe podea, amestecate între ele, ca după
un cutremur.

A doua zi, în jurul orelor 22°°, am ajuns ăn sud-vestul Taiwan-ului, în punctul Baia Nan-Wan, un loc mai adăpostit de furtună, dar apa era prea adâncă şi nu puteam ancora, astfel că am rămas în derivă în voia valurilor.

Îngrijorat de situaţiaa în care ne aflam am luat legătura cu Compania şi am explicat toată situaţia, menţionând şi faptul că ni se va termina combustibilul şi nu vom mai ajunge în Coreea de Sud, dar Conducerea Companiei n-a avut nici o idee, îndemnându-ne să continuăm să mergem spre Coreea.

Am rămas, totuşi, în derivă în acel adăpost precar, iar dimineaţa când s-a luminat de ziuă, am constatat că este rupt catargul de pe cabina de comandă (numit şi pomul de lumini), care căzuse pe covertă, sprijinit de balustradă.

Ne-am continuat drumul spre vest de Taiwan, iar aproape de prânz am găsit un loc unde am ancorat.

De la Companie am primit adresa agentului cu care va trebui să luăm legătura în Uslan-Coreea de Sud.

Echipajul a reparat şi a montat catargul la locul lui pe comandă, apoi fiecare şi-a făcut ordine în cabină, după trecerea furtunii.

Toate buletinele meteo ce se transmiteau, anunţau că în zonă este vreme rea, care se va menţine şi în zilele următoare. Acestea toate mă îngrijorau, mai ales că mai aveam destul de mers.

Fiind anunţat că şi apă mai avem puţină, am instituit restricţie la consumul personal, lăsând liber la bucătărie şi la maşină. Am dispus să fie adunată apa de ploaie, care să fie folosită pentru nevoi stringente.

La 22 ianuarie 1992 ne aflăm tot în ancoră în partea de vest a Taiwan-ului, poziţie din care nu puteam transmite sau recepţiona mesaje. Deci nu puteam lua legătura cu nimeni, iar de plecat nu puteam pleca din acel loc pentru că vremea era şi mai rea.

Sprea seară marea părea liniştită (albă-fără valuri mari),dar

vântul continua să sufle cu forţa 7.

Am aşteptat în ancoră până în ziua următoare, dar dacă am văzut că nu mai sunt valuri periculoase, am ridicat ancora şi am pornit spre Ulsan, sperând că marca va fi la fel şi dincolo de Taiwan.

Deşi vântul sufla tot cu forţa 7, mergeam cu viteza de 9 Nd, iar după amiază forţa vântului a scăzut la 5-6, iar viteza a crescut la 10,5 Nd. Nava continua să se balanseze, încât nu am putut s-o trecem pe pilot automat.

Cu excepţia celor ieşiţi din serviciul de cart, care se odihneau, toţi ceilalţi membri ai echibajului au lucrat pentru scoaterea apei din magazii şi din santină şi au făcut curăţenie generală la bord.

Când am ajuns în Marea Chinei de Est, am întâlnit dimineaţa sute de pescadoare, fiind nevoiţi să facem slalom printre ele cu nava „Bârlad".

Spre seară am reuşit să luam legătura cu portul Ulsan şi ne-au anunţat sosirea prin radiogramă.

Marea era liniştită, iar viteza noastră crescuse la 11 Nd. şi nava se deplasa uniform. Pe la ora 14°° am observat pe mare, plutind în derivă, o geamandură mare de culoare galbenă. Am anunţat prin radio portul Shanhai în legătură cu geamandura, indicând şi locul unde a fost văzută.

Mai târziu şeful mecanic m-a anunţat că s-a spart o ţeavă la caldarină şi se pierde multă apă.

Ne-am oprit în derivă şi a început imediat reparaţia, dar s-a constatat că s-a spart şi ţeava de apă sărată de la w.c.-uri şi au trebuit să fie reparate toate.

De la Ulsan n-am primit răspuns la radiograma noastră. În dimineaţa următoare am încercat din nou cu altă radiogramă la ora 6°°, când am ajuns în rada exterioară a portului, unde am ancorat, după ce am debalastat tancurile pentru a ajunge de la pescajul de 8,20 m la 6,50 m. În radă a mai venit şi nava „Rovine", tot pentru reparaţii.

Odată intraţi în şantierul naval din Ulsan, la bordul navei
noastre au sosit inginerii Ş Filip de la compania noastră, John de la agenţie engleză, Borş de la Registrul Naval Român şi Tălângă de la „Romline".

Împreună cu ing. Filip şi John, pe navă au urcat şi alţi domni, împreună cu dl. Ing. Hang directorul Şantierului

Naval Ulsan, care au discutat lista lucrărilor de reparaţie ce urmează a fi executate la nava noastră.

Pe data de 27 ianuarie 1992 pe nava „Bârlad" s-au instalat echipele de muncitori din şantier, care au adus cu ei şi un telefon pe care l-au instalat în bordul comandantului navei, cu derivaţie în careul marinarilor, destinat exclusiv pentru convorbiri interioare în şantier. După ce aceste echipe au verificat starea tancurilor şi magaziilor, apoi şi-au montat schele pentru a începe lucrările.

Agentul nostru de protecţie a venit pe navă, dar nu ne-a adus banii pentru indemnizaţia de străinătate, nici banii pentru alimente, combustibili, materiale şi celelalte drepturi ale navei. Din acest motiv am fost nevoiţi să revenim la Companie cu un nou telex. Abia în ziua următoare am primit la bord alimentele şi cantitatea de 200 tone apă potabilă.

În zilele de 2-6 febroarie coreenii sărbătoresc Anul Nou(Anul Dragonului) şi nu lucrează, dar ne-au trimis pe navă: bere,tort şi mandarine.

Intrarea în Anul Dragonului a coincis cu o zi frumoasă, în care dimineaţa ningea liniştit, dar fulgii de nea, în căderea lor, se topeau, transformandu-se în lapoviţă.

Spre seară a început să sufle vântul dinspre largul mării, producând valuri şi în port care făceau navele să joace uşor în sus
şi în jos, în balans lent.

După ce a ieşit soarele,zăpada s-a topit, iar noaptea vântul a făcut să se formeze polei pe străzi.

Am întocmit lista cu alimentele necesare, apă, materiale de întreţinere pentru a transmite la Compania noastră din

Constanţa. Am vorbit la telefon şi cu soţia mea care mă asigură să nu-mi fac

griji, acasă fiind toate în regulă.

În ziua următoare afară s-a mai încălzit, dar a început să plouă, iar capacele magaziilor sunt deschise, existând pericolul transformării în beton a cimentului rămas pe fundul magaziilor de la ultimul transport de la Colombo.

În scopul supravegherii modului cum se desfăşoară lucrările de reparaţii pe navă, dar şi pentru prevenirea unor eventuale furturi, am organizat întregul echipaj, care să vegheze între orele 8°°-12°° şi respectiv 13°°-17°°, iar bucătarul şi ospătarul vor face serviciul de pază(vardie) la scara de intrare la bord numai pe timpul nopţii.

Colegul nostru, Bogdan Popovici, s-a combinat cu o localnică (coreeancă) din Ulsan, iar după program pleacă în oraş şi revine a doua zi de dimineaţă.

Pe data de 06 febroarie 1992 Shipchandlerul nostru pleacă la Constanţa pentru o lună de zile. Acesta se numeşte HANKUK MARINE şi pentru că este un om de încredere, i-am dat suma de 200 $ pe care să i-o ducă acasă soţiei sale.

Peste două zile a sosit la bord agentul nostru de protecţie, care ne-a adus 15.000 $ pentru echipaj şi certificatul pentru deratizarea navei. La plecare acesta l-a luat şi pe timonierul Vasile Vasilescu, pe care l-a însoţit la spital pentru control medical.

Astăzi este 11 februarie, ziua mea de naştere. Ca de obicei n-o pot sărbători acasă, cu familia mea şi cu prietenii mei, dar seara am oferit echipajului-la masă-

câte un pahar de wisky, apoi cite o bere, iar la sfârşit, un pahar de şampanie însoţit de un tort mare.

Până în prezent nu am primit nici un răspuns la telexul nostrum prin care solicitam alimente, apă, carburanţi, etc. Odată cu ele aşteptăm şi maşina pentru curăţat rugina de pe pereţii interior şi exterior ai navei, deoarece rugina este o problemă majoră, ea deteorând tabla şi chiar găurind-o, datorită apei sărate şi aerului înconjurător pe mare, plin de umezeală.

Pentru prevenirea găuririi prematurе a tablei, aceasta este
curăţată de vopsea, lustruită şi scoasă rugina,apoi suprafaţa

respectivă se acoperă cu doua straturi de miniu de plumb, apoi după
uscarea acestuia, cu alte două straturi(două mâini) de vopsea.

Dacă tabla curăţată prezintă găuri, ele sunt "cârpite" cu bucăţi de tablă sudate, apoi vopsite.

Dar sarea provenită din apa de mare işi face mereu loc sub stratul de vopsea şi este necesară o nouă intervenţie a membrilor echipajului, astfel că lucrul la bord nu încetează niciodată.

Într-una din zile, ing. Filip şi ing. John, ne-au invitat în oraş, pe mine şi pe căpitanul secund Neagu Victor. Ne-au oferit o cină la un restaurant unde am văzut ceva inedit pentru mine: toate preparatele se aflau pe o plită, de unde te puteau autoservi stând pe vine, şi beneficiai de ele calde tot timpul.

Pe data de 22 februarie s-a întors de la Constanţa shipshandlerul nostrum (cel ce aproviziona nava cu alimente). Mi-a adus veşti bune de acasă.

Peste câteva zile, căpitanul secund verifica starea magaziilor şi, împiedicându-se de o cale de rulare, a căzut şi şi-a fracturat mâna stângă.

Aflat la bordul navei, agentul nostru de protecţie l-a condus la spitalul din oraş Ulsan, unde a fost internat pentru două săptămâni. L-am vizitat şi eu la spital, împreună cu alţi colegi.

Mecanicul şef mă anunţă că ni s-a terminat motorina, iar agentul nostrum n-a mai trecut pe la noi de câteva zile, ca să ne trimită o barjă cu motorină.

Lipsindu-ne motorina, nu poate fi pornită caldarina, care să încălzească apa şi nu putem face baie.

După amiază am adunat echipajul în careul marinarilor şi am prelucrat prevederile contractului colectiv de muncă primit de la Sindicatul din Constanţa.

La sfârşitul lunii febroarie vremea s-a înrăutăţit, e frig şi plouă aproape toată ziua, încât nu se mai poate lucra pe covertă. Când a mai stat ploaia, am plecat, însoţit de câţiva colegi, să-i facem o vizită căpitanului, la spital. L-am găsit în tratament, iar
medicul ne-a comunicat că i-a depistat şi unele afecţiuni la ficat,

încât va trebui să mai rămână în spital. La întoarcere, am intrat prin
magazine şi am cumpărat câte ceva, apoi am revenit la navă.

Pe data de 02 martie coreenii ne-au lucrat la bord, motivând că au o sărbătoare. Noi, însă, ne-am îndeplinit atribuţiunile aşa cum erau stabilite.

Seara, eu şi şeful mecanic am fost invitaţi la un bar din oraş de către ing. Filip, care-şi sărbătorea ziua de naştere. Am stat două ore, dar a fost plăcut şi ne-am destins. A doua zi s-a întors de la spital căpitanul secund, care era refăcut, dar trebuia să se prezinte la control din trei în trei zile.

În ziua următoare, pe la orele zece, a sosit barja cu motorină, din care am ambarcat 100 tone, spre bucuria echipajului care va putea face baie.

După amiază am mers în oraş de unde am luat "protestul de mare" autentificat, apoi am intrat prin diferite magazine, însoţit de şeful R.T.G (radiotelegrafiştilor). Eu mi-am cumpărat două haine îmblănite, una lungă şi alta scurtă, apoi ne-an întors la navă.

Oraşul Ulsan, căruia îi mai spun localnicii şi "oraşul vechi", se află destul de departe de port, în jurul căruia s-a construit aproape un nou oraş.

Pe la ora zece a sosit la bord shipshandlerul, care mi-a adus ciocolată şi 1 kg. de ceai, iar mai târziu a venit şi agentul de legătură care a luat toate P.A.S.-urile echipajului pentru a le viza în vederea unei excursii pe care urma s-o facem în următoarea duminică la Complexul Muzeal Coreean.

L-am întrebat: de ce a adus antidot numai pentru compartimentul maşinii. Mi-a răspuns că aşa a avut ordin de la Companie. La fel şi pentru materiale.

La plecare, agentul de protecţie l-a luat şi pe căpitan pentru a-l însoţi la spital pentru controlul medical.

Conducerea Şantierului Naval Ulsan a stabilit că la fiecare două săptămâni să se întrunească într-o şedinţă cu toţi cei interesaţi pentru a fi analizat stadiul derulării lucrărilor de reparaţii, precum şi
unele probleme ce se ivesc pe parcurs şi trebuie îndreptate. Astfel

pe data de 06 martie 1992, seara după programul de lucru, ne-am
adunat în biroul ing. Hang, directorul şantierului : ing. Filip, eu, şeful mechanic şi alţi invitaţi. La sfârşitul analizei săptămânilor care au trecut, am fost serviţi cu o gustare şi a fost organizată o tombola obişnuită.

Pe 8 martie am plecat cu autocarul şantierului la Complexul muzeal Corcean, 16 persoane. A fost o vreme frumoasă, însorită şi chiar călduroasă, încât după vizitarea Complexului, am mâncat la iarbă verde.

Ne-a însoţit în această scurtă excursie ing. Filip, care mai vizitase acele locuri şi ne-a servit de ghid. În jurul orelor 16°° ne-am întors la bord.

Muncitorii lucrează de zor la repararea instalaţiilor sanitare, dar lasă multă mizerie în urmă. De când se lucrează pe navă, echipajul are mult de furcă cu curăţenia.

Căpitanul Neagu a fost la spital, i s-a scos gipsul, dar va trebui să se prezinte zilnic pentru schimbarea pansamentului.

Într-o zi ofiţerul mecanic I, Dumitru Maican, a consumat alcool şi a refuzat să participe la curăţenia generală pe navă. La fel au făcut şi Postolache, apoi şi Bogdan, îmbătându-se. I-am atenţionat că dacă mai repetă abaterile, voi fi nevoit să-i trimit în ţară pe cont

propriu, iar pentru faptele de acum le voi reţine plata pentru ziua nelucrată.

Coreenii n-au lucrat pe 10 martie. Sărbătoresc o zi cum e la noi sărbătparea de 1 mai.

Nu mai aveam alimente, nici apă potabilă, nici apă tehnică, dar nu putem lua legătura cu Compania.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecţie, care ne-a adus două telex-uri de la Companie şi nişte ziare vechi. Compania ne-a aprobat alimentele, antidotul şi materialele de întreţinere, pe care ni le-a adus shipshandlerul în ziua următoare, cu două camioane.

Apă potabilă pentru chiuvete am reuşit să obţinem de la cheu, cu aprobarea conducerii şantierului.

Discutând cu Ing. John, acesta m-a anunţat că la sfârşitul lunii martie nava noastră urmează să fie urcată pe doc pentru a-i fi verificată starea tehnică a „operei vii" (partea de la linia de plutire, până la chilă- care se află mereu sub apă). Cu acel prilej se vor face reparaţiile ce vor fi necesare şi vor fi verificate elicea şi cârma.

Echipajul navei continuă renovarea castelului şi celelalte lucrări stabilite de Comandantul navei, împreună cu şeful de echipaj.

În dimineaţa următoare sunt anunţat că avem la bord un alt bolnav. Lui Luca Vasilescu îi curge o ureche. A venit agentul de protecţie care l-a condus la spital, împreună cu căpitanul Neagu, care urma să ajungă la tratament.

Seara am plecat în oraş. Cu acest prilej am sunat acasă, în S.U.A., pe fiica mea, Florentina, dar mi-a răspuns soacra ei, care mi-a spus că Florentina este plecată la Los Angeles împreună cu soţul ei şi copiii, urmând să se întoarcă acasă în săptămâna următoare.

Azi este duminică şi am lăsat liber echipajul să facă fiecare curăţenie în propria cabină. Afară a plouat toată ziua, toată noaptea şi toată ziua care a urmat.

Luni a sosit la bord agentul de protecţie, care ne-a adus nişte scrisori şi ziare, dar n-a adus indemnizaţia de străinătate pentru echipaj; când a plecat i-am dat un telex pe care să-l transmită Companiei în legătură cu banii respectivi.

Pe data de 17 martie a fost ziua de naştere a lui Postolache, care mi-a cerut aprobarea s-o sărbătorească în careul marinarilor. I-am aprobat,cu condiţia s-o facă în linişte, dar ofiţerii II şi III s-au îmbătat tare, încât abia au putut fi liniştiţi; mai rău s-au îmbătat: ajutorul mecanic Dumitru Ilie şi motoristul Călin, care s-au şi bătut, iar strungarul a debitat numai prostii. Am fost nevoit să-i pedepsesc pe toţi. Chiar o vreme am înclinat să trimit în ţară, pe cont propriu, pe unul dintre ei, ca să dau exemplu de măsuri severe, deoarece s-au obrăznicit şi au început să nu mai respecte deciziile Comandantului, ca şi pe cele ale căpitanului secund.

După amiază am fost în oraş şi am dat un telefon acasă. Soţia m-a anunţat că totul este în regulă, iar fiica mea, Irina, a intrat la facultate şi pictează destul de frumos, încât a şi vândut câteva tablouri.

Pe data de 22 martie continuă să plouă şi nu se lucrează pe navă. Coreenii au alegeri şi nu s-au prezentat la lucru, fiind la votare.

Agentul de protecţie m-a anunţat că n-a reuşit să transmită telexe la Companie în legatură cu indemnizaţia de străinătate, ceea ce m-a determinat să plec în oraş, iar de la Agenţie să vorbesc cu cei de la Compania din ţară.

Am vorbit la telefon cu ing. Boboş, care m-a asigurat că va trimite banii de îndată ce le va sosi telexul nostru. Am transmis şi telexul în cauză. Când m-am întors la navă l-am găsit la bord pe ing. Borş de la Registrul Naval Român.

Într-una din zile a venit la mine bucătăreasa foarte supărată şi mi-a spus: „Domnule Comandant, eu nu le mai dau să mănânce celor trei ingineri, care vin mereu la masă." „ Ce s-a întâmplat?" „ E vorba de inginerii Filip, Borş şi John, care sunt foarte pretenţioşi, dar se poartă necuviincios şi au devenit nepoliticoşi." „Le voi transmite mesajul dumitale", am asigurat eu.

Le-am transmis celor trei supărarea bucătăresei, iar de atunci n-au mai venit la masă, la navă, ceea ce mie mi-a convenit, deoarece ing. Filip, în calitate de reprezentant din partea Companiei noastre, avea cu totul alte preocupări şi nu se interesa
de problemele noastre, nu conlucra deloc cu mine.

Ing. Borş, însă, vine zilnic la bord şi lucrează la actele de registru, acestea urmând să fie dactilografiate. Iau masa împreună cu dânsul în careul ofiţerilor.

La 29 martie, însoţit de căpitanul secund, am făcut un control în toate locurile de pe navă, de la covertă şi până la santină. Cu acel prilej am constatat o scurgeră de apă într-o magazie, la tabulatura de la balastare. Tehnicienii de la bord au stabilit că apa se
scurge datorită unei flauşe de la care muncitorii coreeni au scos câteva şuruburi, pe care au uitat să le mai moteze la loc.

Defecţiunea a fost remediată.

Ing. Filip a venit la bord şi m-a anunţat că va trebui să

balastăm toate tancurile cu apă de la cheu deoarece pe 04.04. nava va fi urcată pe doc pentru a i se verifica etanşeitatea; la fel se va proceda şi cu capacele magaziilor, ca şi cu hublourile laterale, care trebuie să fie etanşe. Îmi cere să adun echipajul în careul marinarilor pentru a fi discutat contractul şi banii. Se vede că nu i-a trecut supărarea în urma hotărârii bucătăresei de a nu-i mai servi cu mâncare.

Mai târziu a sosit şi agentul protector, care ne-a adus scrisori de acasă; cei care au primit, s-au bucurat.

Spre seară, directorul şantierului ne-a invitat la el în birou pentru a discuta evoluţia lucrărilor în cele două săptămâni scurse şi stabilirea noilor lucrări.

Au participat: Ing. Filip, ing. John, ing. Borş, precum şi eu, împreună cu şeful mecanic. După şedinţa de lucru, ing. Hang ne-a tratat cu mai multe feluri de mâncare chinezească destul de plăcută şi cu un vin uşor dulceag de-al lor, încât ne-am întreţinut o oră şi jumătate într-o atmosferă de caldă prietenie.

Pe data de 02 aprilie 1992 ne-a sunat directorul adjunct al Companiei, dl. Maria, care ne-a cerut să luăm în primire lucrările executate la navă de echipajele Şantierului Naval Ulsan.

A doua zi de dimineaţă, ing. Hang ne-a convocat în biroul său pe toţi cei care participam deobicei, iar împreună am
stabilit toate etapele acţiunii, urmând ca a doua zi să începem.

Echipajul navei a pregătit totul, iar şeful mecanic a balastat toate tancurile. Cu acest prilej au fost descoperite infiltraţii în diferite puncte pe pereţii magaziilor, în care au fost bătute dopuri de lemn, până

când va fi cobărâtă la apă nava de pe doc, urmând să se facă remedierile ulterior.

Odată urcată pe doc, a fost inspectată întreaga suprafaţă a corpului acesteia, urmărindu-se dacă are înfundături, precum şi
lovituri. S-a constatat că lipseşte, în totalitate, chila de ruliu (e formată din nişte aripioare laterale fixată pe opera vie, sub apă),

care menţine echilibrul şi stabilitatea navei în timpul ruliului
provocat de furtună.

Inspecţia a urmărit şi dacă pe coca navei sunt lipite scoici, melci, iarbă, etc. Nu era nimic, dar au fost depistate câteva mici înfundări provocate de o punere pe uscat a navei. Cârma şi elicea au fost găsite în stare bună, cu ochiul liber, dar când a fost făcută verificarea cu aparatul Rentgen, la cârmă au fost depistate câteva fisuri la sudurile facute mai de mult, care puteau ceda cu timpul.

Au fost luate măsuri de remediere pe loc, acolo sus, pe doc, deoarece la verificări participau şi ing. John şi ing. Filip.

La terminarea inspecţiei exterioare, tancurile au fost debalastate, iar echipajul a trecut la raşchetarea vopselei de pe bordajul exterior, iar după ce tabla a fost acoperită cu două straturi de minim de plumb, peste care au fost aplicate alte două de vopsea, lucru desfăşurat pe durata mai multor zile.

În zilele în care s-a raşchetat bordajul şi apoi s-a derulat sablarea, în jurul navei noastre şi în interior plutea un

praf negru, încât aerul era irespirabil. Mi se părea că nu se mai termină.

A doua zi a sosit la bord agentul protector, care ne-a adus aprobarea Companiei pentru echiparea bărcilor de salvare existente la bord, în conformitate cu prevederile Regulamentului de navigaţie.

Mai târziu a sosit şi ing. Filip, care ne-a adus telexul sosit
de la Companie, prin care ne anunţă că ne-au fost trimişi 600 $ pentru echipaj şi medicamente, bani pe care agentul de protecţie ni i-a adus în dimineaţa următoare.

La testele de etanşare a navei, inclusiv capacele magaziilor, tancuri şi tablouri, am participat eu, împreună cu ing. Borş, care am luat în primire lucrările respective.

I-am predat ing. Filip cele două proteste de mare de la punerea pe uscat a navei „Bârlad", la Agigea şi la Colombo, în vederea multiplicării şi folosirii lor la lucrările ce se derulau la bord.

Ing. Filip a urcat pe cabina de comandă pentru a verifica
catargul şi instalaţia pentru antenele fixate pe el, care erau cam şubrezite.

O echipă de muncitori ai şantierului a demontat ecliceea şi
cârma, au reparat defecţiunile, apoi le-au uns şi le-au montat la loc,

Când am împărţit indemnizaţia de străinătate fiecărui membru al echipajului, am reţinut celor indisciplinaţi, care au reefuzat să lucreze două duminici, cate 5 $ de

fiecare. Au vociferate ei, dar când le-am arătat regulamentul, au tăcut.

Seara am dat liber echipajului,care a mers în oraş pentru a face cumpărături.

Spre sfârşitul săptămânii nava a fost coborâtă de pe doc. o priveam cât de frumoasă era şi plutea semeată în bazinul din faţa şantierului.

De la Companie solicitasem aprobare pentru ulei pentru sistemul hidraulic de manevre a capacelor magaziilor şi acesta a sosit abia pe 14 aprilie, în butoaie.

Seara am plecat în oraş, prilej cu care am trecut şi pe la hotelul în care era cazat ing. Borş. Împreună cu el, am vizionat două filme pe video, iar după ora 22°° m-am întors la navă.

În zilele următoare, la bord am avut două onomastici, mai întâi a lui Bogdan Popovici, apoi a şefului mechanic, Dumitru Ion, peste trei zile. Au fost sărbătoriţi în linişte şi a participat şi ing.
Borş, care locuia cu noi de câteva zile.

Dimineaţa a început să plouă, dar ne-au sosit la bord alimentele comandate şi extinctoarele încărcate cu CO2, însoţite de certificatele lor de garanţie.

Mai târziu a sosit la bord ing. Filip, care ne-a adus un telex venit de la Companie în care se menţionează că repatrierea echipajului nostru se va face pe continent, când va sosi schimbul.

Duminica următoare stabilisem să mergem în excursie în oraşul PUSAN, aflat la distanţă de 80 km de ULSAN, unde se afla şantierul naval. La ora 10°° am urcat toţi în autobus şi am plecat. Oraşul se află situat pe malul mării, având o plajă şi o faleză destul
de largi.

Peste tot se găseau tarabe şi comercianţi care vindeau diferite mâncăruri cu "fructe de mare", iar alţii vindeau obiecte

confecţionate de ei din oase provenind de la animale marine.

Ne-am plimbat pe faleză, apoi am băut câte o bere, iar la ora 16°° ne-am urcat în autobuz şi ne-am întors la navă.

Luni a sosit la bord agentul de protecţie, care ne-a anunţat că în ziua următoare va fi adusă la bord staţia radio şi echipa care urmează s-o instaleze la locul stabilit. Dar noaptea a început să plouă şi toată ziua a suflat vântul care au împiedicat fixarea staţiei radio. Abia spre seară s-a mai domolit vântul şi a putut lucra macaraua care a ridicat-o la locul de montare, pe platforma cabinei de comandă. Abia în zilele următoare s-au putut face legăturile electrice, apoi testele tehnice, dar când au vrut s-o pună în funcţiune, tehnicienii au observat că lipseşte un radio-telefon. Situaţia a fost rezolvată.

La 23 aprilie, de Sf. Gheorghe, am constatat că în echipajul nostru există mai mulţi care poartă acest nume. Stroe, Oancea, Călin, dar şi ing. Borş.

I-am felicitat pe toţi, iar seara i-am sărbătorit cum se cuvine, cu ceea ce am avut la bord.

La ora 20°° am fost invitaţi la conducerea şantierului pentru a discuta stadiul lucrărilor. Au participat: ing. Filip, ing. Borş, eu, şeful mecanic, precum şi ceilalţi comandanţi şi şefi mecanici de pe navele aflate în reparaţie în şantierul Ulsan. Directorul şantierului ne-a servit un coctail şi ne-a dat la fiecare participant câte un

ou colorat ambalat în celofan, pe care scria un număr pentru tombolă. Îmi amintesc că a câştigat un obiect ing. Filip.

Sâmbătă am învoit o parte din echipaj să meargă în oraş pentru unele cumpărături.

Mai târziu a sosit la bord agentul de protecţie care m-a anunţat că marţi, 28.04 vom merge la Seul (capitale Coreei de Sud) cu avionul pentru a primi vizele prelungite pe carnetele de marinar
ale echipajului, pentru care a luat biletele necesare.

Deasemenea, m-a anunţat că în următoarea zi vom merge la Notariat pentru autentificarea protestului de mare.

Duminica, 26 aprilie, prima zi de Paşti, pe care l-am sărbătorit cu tot echipajul la bord, având cozonaci, ouă roşii, ciorbă de miel, friptură de miel, ceapă verde şi câte o sticlă de bere pentru fiecare.

După masa de prânz am invitat la mine în cabină pe ing. Borş, şeful mecanic, şeful elecricienilor, ofiţerii II şi III, ofiţerul intendent şi şeful RTG., cu care am mai băut cîâte un pahar de „wiscky Balantine".

Seara am plecat în oraş cu ing. Borş, apoi am mers în camera lui de hotel unde am vizionat două filme pe video, după care m-am întors la navă, în şantier.

Marţi, conform înţelegerii, agentul de protecţie a venit şi m-a luat, am mers la aeroport, de unde am plecat cu avionul la Seul. Când am ajuns acolo, poua cu găleata. Abia am reuşit să găsim un taxi care să ne transporte până la Ambasada noastră din Seul. Agentul meu m-a lăsat şi a plecat în oraş să-şi rezolve alte probleme.

Între timp un funcţionar al ambasadei a aplicat vizele pe toate carnetele, iar eu m-am întreţinut cu ambasadorul, care este
un om blajin, cu o figură calmă şi senină. Soţia ambasadorului nostru m-a invitat la masă, iar la sfârşit m-a servit cu cafea şi clătite.

Când a sosit din oraş agentul, acesta a plătit suma de 600 $ pentru vize, după care mi-am luat rămas bun de la gazdele mele şi, cu un taxi, ne-am întors la aeroport. Până la ora 22°° am ajuns înapoi în oraşul Ulsan, unde m-am despărţit de agent şi cu un taxi m-am întors în şantier, la nava noastră.

În dimineaţa de 29 aprilie au urcat la bord 12 persoane de la Curtea Supreemă din Ulsan, care m-au anunţat că ne va reţine nava(„Sunteţi arestaţi!") Explicaţia lor era că pentru nişte datorii pe care nu le-au plătit navele „Calatis" şi „Breaza". Din acel moment cele 12 persoane au rămas la bordul navei până pe data de 1 Mai, când a sosit de la Compania „Petromin" din Constanţa, dl. Director Maria, care a rezolvat acea problemă.

Ziua de 1 Mai echipajul nostru a sărbătorit-o prin muncă,

iar pe data de 02 mai, dl. Director Maria ne-a adunat şi am discutat
prevederile noului contract colectiv de muncă, precum şi în legătură cu salariile. Au existat şi unele nemulţumiri, dar în concluzie, directorul Maria a spus : „Dacă printre dumneavoastră există cineva căruia nu-i convine salariul, este liber să plece la Constanţa pe cont propriu."

Au tăcut toţi. Nimeni n-a cerut să plece.

După acea şedinţă am trecut la mine în birou împreună cu dir. Maria, unde am verificat lucrările care fuseseră executate la navă şi preţurile stabilite pentru fiecare.

În aceeaşi după amiază şeful de echipaj a venit în birou şi a solicitat dir. Maria să i se aprobe plecarea la Constanţa, fiind unul căruia nu-i convin condiţiile impuse de Companie.

Directorul Maria a mers la conducerea şantierului naval unde a discutat cu managerul Hang toate detaliile privitoare la reparaţiile executate la navă, precum şi preţul ce urmează să fie plătit.

La 05 mai a fost ziua de naştere a elecricianului Bănică, la sărbătorirea căruia a participat şi dir. Maria, care l-a felicitat personal. Totul a fost frumos, dar la sfârşit marinarul Vasile Tudorache, care băuse mai mult ca deobicei,a avut o comportare necorespunzătoare.

Seara am plecat în oraş cu câţiva colegi din echipaj, iar după plimbarea prin parc, am consumat câte o bere, care mi-a produs dureri la stomac, care m-au ţinut la pat până a doua zi la prânz.

Peste o oră după masă, în biroul meu a intrat şeful de echipaj, care a adus cererea pentru repatriere, aşa cum discutase mai înainte cu dir. Maria. Fiind decizia lui, n-am încercat să-l opresc.

Am transmis la Sindicatul Navigatorilor Liberi din Constanţa procesul-verbal şi celelalte documente de la şedinţa de
alegeri sindicale care a avut loc pe navă la data de 10 mai 1992.

După amiază i-am amintit dir. Maria faptul că nu am primit indemnizaţia de străinătate pentru echipaj, iar acesta a discutat la

telefon cu Marinescu de la Compania „Petromin", în plată căruia ne
găseam încă, dar din toate problemele discutate nu s-a lămurit nici problema banilor, nici ce vom face noi în perioada care urma după ieşirea navei din şantier.

Echipajul lucrează la bord conform listei de lucrări pe care am stabilit-o, deşi afară a început să plouă din nou.

Dimineaţa Inspectorul Borş a plecat la Singapore. Mi-am luat rămas bun de la el şi regret că pleacă pentru că este un bărbat minunat cu care m-am înţeles foarte bine, spre deosebire de ing. Filip.

Mai târziu am dat un telex la Companie prin care am cerut să-mi trimită Certificatul de naţionalitate, care dă dreptul navei să transporte cereale.

A doua zi, dir. Maria m-a anunţat că a primit de la Companie un telex care se precizează că va urma repatrierea unei părţi din echipajul nostru chiar din Uslan, iar odată cu ei vor pleca şi R.T.G. II intendentul şi electricianul de bord, pentru care
schema a fost redusă. Am încercat să-i explic că cei trei sunt necesari la bord şi propun să fie trecuţi pe alte posturi, dar nu reduse posturile lor. O intervenşie inutilă.

Seara am participat, di nou, la M.I.P.P.- întâlnirea din biroul directorului Hang la fiecare două săptămâni-directorul Maria, Ing. Hang, eu şi şeful mecanic, prilej cu care au fost definitivate lucrările de finisaj din ultima etapă de reparaţii sau remedieri.

A doua zi echipa de punte a vopsit suprastructurile din prova, iar cea de la maşini a curăţat, a uns şi a făcut probe la pompele de pe covertă; cu prilejul acestor operaţiuni s-a descoperit că pompa care presează

capacele de etanşare prezintă un huruit destul de mare la pornire, pentru care a fost demontată şi reparată.

În aceeşi seară, după terminarea programului de lucru pe
navă, am plecat în oraş cu ofiţerul II punte, ne-am plimbat şi am dat câte un telefon acasă, la familii, care ne spun că totul e bine.

Dimineaţă ne-a zâmbit un soare cald, care ne-a dat speranţa

de viaţă. Echipajul şi-a continuat lucrul la bord. Mai târziu a urcat la
bordul navei un expert japonez care dirijează testele de tanşeitate la capacele magaziilor de marfă, a tancurilor şi hublourilor de pe navă. Pe parcurs s-au făcut testări şi la instalaţiile de debalastare şi balastare.

Am luat legătura cu conducerea Companiei pentru a lămuri problema indemnizaţiei de străinătate pentru echipaj, de unde am primit răspuns că săptămâna următoare vom primi la Ulsan jumătate din suma prevăzută, iar cealaltă jumătate o vom primi când vom ajunge la Constanţa. Când am informat echipajul despre acest răspuns, a protestat, adunându-se pe punte, cerând să vină dir. Maria. Dar acesta, fost ofiţer la Marina Militară, a răspuns ca la armată, în faţa soldaţilor : „Cine este nemulţumit, este liber să plece acsă pe cont propriu!"

În finalul discuţiei, acesta a promis că va încerca să rezolve problema banilor, ceea ce a liniştit echiajul, care şi-a reluat lucrul.

În ziua de 24 mai am vorbit cu serviciul personal de la Companie, care mi-a precizat că vor trimite nouă oameni

la Ulsan pe data de 29 mai, iar de aici vor pleca 14, aşa cum a dispus conducerea Companiei; printre cei ce pleacă, voi încerca să-l trimit acasă şi pe motoristul Manafu, care este veşnic nemulţumit şi îi instigă şi pe alţii la nesupunere.

Expertul japonez care a dirijat testele de etanşare a constatat mai multe deficienţe pentru care a cerut să se întreprindă măsuri de remediere şi astfel că poate elibera certificatul de calitate. Printre defecţiuni au fost menţionate : valvele din tancuri nu închid bine şi curge apa din ele, iar sorbul este înfundat.

După remedierea acestora s-au făcut noi teste şi a fost eliberat certificatul de calitate.

Pe la jumătatea lunii iunie am aflat şi noi că nava „Felix", sub pavilion românesc, a fost oprită şi capturată de piraţi la 15 mai
1992 în dreptul coastelor Somaliei, fiind abandonată de echipajul ei.

La data de 19.06. a sosit la bord domnul Olofson, reprezentatntul firmei „PETROCLAV" din Norvegia, însoţit de dir.

Maria, care au inspectat nava de la covertă şi până la santină. Se
contura faptul că nava „Bârlad" va fi vândută şi am avut o strângere de inimă, deoarece lucrasem atâţia ani în funcţia de Comandant pe ea.

A doua zi a urcat la bord agentul de protecţie care ne-a adus orarul avioanelor pentru România şi legăturile (Seul- Zurich- Bucureşti Otopeni) pentru cei care urmau să fie repatriaţi.

Cu prilejul despărţirii de cei 13 membri ai echipajului care urmau să plece, am organizat o masă festivă pe care am dat-o în cabina mea. Bucătăreasa noastră a pregătit şi nişte calmari delicioşi care au completat meniul. La masă au luat parte :dir. Maria, inspectorul Borş, întors din Singapore, dl. Moroianu de la Companie, şeful mecanic şi şeful electricienilor, alături de cei 13 care plecau.

Întrucât se repatria şi şeful mecanic, Dumitru Ion, i-am încredinţat toate actele care trebuiau predate la Companie şi a fost desemnat şeful grupului până când vor ajunge în ţară. Î-am condus în port de unde i-a luat o şalupă, apoi ne-am întors la bord, eu şi căpitanul secund,

Pe date de 24 iunie Compania mă anunţă, prin telex, că în următoarea zi vom primi oameni pentru schimb numai pentru mine, pentru căpitanul secund, ofiţerii II şi III, un marinar şi un ospătar.

Deşi doream să plec acasă, totuşi îmi părea rău că nu voi vedea cum se comportă în marş nava noastră renovată, pentru care suportasem atâtea privaţiuni şi umilinţe, luni la rând, întreg echipaj.

Nava „Bârlad" a fost luată de norvegieni, i s-a schimbat numele şi portul, iar de atunci n-a mai ajuns niciodată în portul Constanţa.

De la Oslo, dir. Maria a primit dispoziţia ca de pe navă să plece şi medicul de bord, ca şi Bogdan Popovivi.

Când au auzit ceilalţi că ei nu pleacă, au protestat, au verificat, dar în zadar.

Pe 26 iunie 1992 s-a anunţat că urmează să se producă un taifun în sudul Japoniei. După un calcul mintal, stabilesc că până la

Ulsan ar fi cam 1000 MM, iar dacă aceasta se va deplasa cu viteza
de 10 MM, nu va ajunge la noi sau ne va ocoli.

Cu prilejul transmiterii la Companie a stocurilor de combustibili existente la bord, am aflat că abia pe data de 1 iulie va pleca din România grupul care urmează să ne înlocuiască pe noi.

Azi este 29 iunie, Sf. Petru şi Pavel. Îl felicit pe Petrică, comandantul navei „Rovine", care se află în şantier pentru reparaţii.

Lucrez mereu ca să pun la punct actele navei, iar seara îmi pregătesc valizele pentru plecarea acasă.

Dar a doua zi agentul nostru de protecţie mă anunţă că grupul de la Constanţa va sosi la Ulsan abia pe data de 03 iulie, iar noi vom pleca pe 10 iulie, întrucât Compania „Petromin" motivează că nu are bani pentru biletele de avion. Grea situaţie! Mă bucur, totuşi, că voi ajunge- în sfârşit acasă.

IV

De la Constanţa la Aqaba-Karachi- Dammân (Un voiaj complicat, nava având doi stăpâni)

În cursul lunii mai 1993 am luat în primire, în calitate de Comandant, nava „Horezu", aparţinând Companiei de Navigaţie „Romline" din Constanţa, urmând să plec în voiaj în zona ţărilor arabe cu un transport de laminate şi alte piese grele.

La ora 7°° pe data de 29 septembrie tot echipajul navei se află la bord, prilej cu care am cercetat lista de echipaj pentru a mă informa cu cine voi pleca în voiaj, deoarece nu-i cunoşteam pe toţi-, cu unii dintre ei nu lucrasem niciodată.

După ce m-am informat dacă avem probleme tehnice la maşini, precum şi dacă aprovizionarea navei cu apă, alimente, carburanţi, piese de schimb şi materiale de întreţinere, s-a făcut corespunzător, mai avem o problemă: Navlositorul nostru a avut unele dificultăţi cu

încărcarea mărfii la bord din cauza grevei muncitorilor care au manipulat-o, pe probleme băneşti, apoi a avut unele nepotriviri cu actele în faţa organelor vamale. Toate aceste probleme au fost clarificate până la ora 21°°, când am putut anunţa autorităţile portuare că nava este gata de plecare şi aşteaptă controlul acestora.

Controlul a durat până la ora 23°°, când a sosit la bordul navei pilotul, care ne-a scos din port în rada exterioară. După ce acesta a coborât, am pus de drum spre Bosfor. În larg am trecut pe lângă nava „Călugăreni" aflată în derivă pentru a executa o intervenţie tehnică la motor.

Am intrat în strâmtoarea Bosfor, iar a doua zi navigam pe
Marea Marmara, aproape de strâmtoarea Dardanele, unde am găsit în derivă nava „Floreşti", tot pentru nişte probleme tehnice la motor.

După amiază am reuşit să ieşim în Marea Egee şi am pus
de drum spre Port Said. Vremea era destul de frumoasă, marea liniştită, un vânt uşor din pupa travers, care permitea navei să înainteze cu viteza de 13,5 Nd. Am transmis avizările necesare pentru cei interesaţi, iar la Companie am solicitat aprobările necesare pentru apă, alimente, carburanţi şi materiale de întreţinere.

Pe data de 02 iunie am ancorat în radă la Port Said; fiind ora 10°°, cei de la pilotaj ne-au răspuns că este prea târziu să ne mai introducă în convoiul pentru tranzit prin canal, să aşteptăm pentru a doua zi.

După amiază, în jurul orei 16°° au mai sosit în radă şi alte nave româneşti: Cozia, Călugăreni şi Focşani.

Toate au fost incluse în convoi la ora 04°° dimineaţa, după ce a fost achitată suma pentru operaţiunea de tranzitare prin canal de către Companie.

Agentul de protecţie m-a anunţat că vom primi proviziile aprobate de Companie după ce trecem prin canal- în mers- până când vom ajunge în canalul vechi.

Astfel că la ora 02°° a acostat lângă noi barja care ne-a livrat combustibilii, iar a doua zi ne pregăteam să ieşim din canal, în Marea Roşie.

Am transmis avizările necesare, apoi când am ieşit din canal am pus de drum spre Aqaba (Iordania) luând-o spre stânga. Echipajul de punte a trecut la executarea lucrărilor planificate la bord, unii ocupându-se cu curăţarea castelului şi covertei, iar alţii cu ungerea utilajelor de pe punte care se folosesc la descărcarea mărfurilor din magazii.

În mare am fost opriţi şi controlaţi de o navă a S.U.A. făcând parte din misiunea ONU care a verificat marfa transportată şi ne-a întrebat unde mergem? Am răspuns că mergem la Aqaba,
dar ni s-a recomandat să ne întoarcem şi să mergem, mai întâi în Sudan, după care să ne întoarcem la Aqaba, stabilindu-ne ordinea în care să descărcăm marfa. În acestă situaţie am rămas în derivă şi am anunţat armatorul, care a hotărât să respectăm recomandarea lor.

Echipajul este liniştit, iar bucătarul ne-a pregătit mici la grătar şi salată de roşii cu castraveţi.

Soarele torid încălzeşte puternic, încât la umbră se înregistrează o temperatură de 42° C, în timp ce aparatul nostru de aer condiţionat este defect şi ne lipseşte şi freonul, pe deasupra. Încercând să-l repare, tehnicienii

noştrii au găsit o ţeavă spartă, pe unde s-a scurs tot freonul.

Datorită zăpuşelii nu ne putem odihni în cabine, unde abia noaptea putem intra; pe la ora 20°° pe mare suflă o briză mai răcoroasă.

Marea Roşie este calmă şi ne deplasăm cu o viteză de 10 Nd., încât pe la prânz am ajuns în rada exterioară a portului Sudan, unde am ancorat. Acolo am găsit în ancoră nava românească „Mizil" şi am vorbit cu echipajul ei. Comandantul ei îmi spunea că nava este „sechestrată" până când vom preda noi marfa.

Stând în ancoră, am pescuit, iar peştele prins l-am dat să-l facă bucătarul saramură, iar seara din cauza zăpuşelii, am dormit pe covertă, pe un pat improvizat din scânduri.

În ziua următoare a sosit la navă agentul de protecţie, adus de o şalupă,care m-a anunţat că nava noastră nu va fi introdusă la cheu în vederea descărcării mărfii, până când Compania nu va achita suma aferentă activităţilor de manipulare a mărfii.

Abia pe 19.06. am fost traşi la cheu, iar la ora 14°° au fost începute operaţiunile de descărcare, care s-au oprit la orele 19°°. În port este foarte cald, nu adie nici un fel de vânt, iar odihna e imposibilă.

Am fost cu agentul de protecţie şi cu Comandantul navei
„Mizil" la Tribunal şi am înlocuit nava lor cu a noastră pentru situaţia de sechestru, încât a doua zi, nava „Mizil" a putut părăsi portul Sudan.

A urcat la bord şi controlul securităţii porture, care a luat toate paşapoartele echipajului şi a plecat.

După ce marfa a fost descărcată, am fost scoşi din port şi am pus de drum spre spre Aqaba (Iordania) înapoi spre Nordul peninsulei arabe.

În timpul marşului am primit radiogramă din ţară, prin care suntem anunţaţi că noul director general al Companiei este dl. Victor Moldovan.

De asemenea, am aflat că au început negocierile între sindicat şi Companie pentru stabilirea noii grile de salarii.

Vinerea este ziua liberă (sărbătoare religioasă precum este duminica la creştini) a arabilor şi nu se munceşte.

Echipajul nostru, însă, lucrează în toate zilele săptămânii. Toţi sunt la posturi, unii spală bărcile de salvare existente la bord, alţii curăţă gruiurile de la bărci, cu toate că este o căldură greu de suportat.

În portul Sudan am găsit şi nava românească „Majestic", comandată de Idu, cu care am discutat mai multe probleme. Ei încărcau sorg pentru Constanţa şi pe 15.06. urmau să plece acasă. Îmi spunea că a depistat transfugi etiopieni pe navă, încât mă sfătuia că la plecarea din port să facem un control sever la bord. Deasemenea, m-a informat că Compania „Romline" a făcut contracte cu arabii din zona Mării Roşii, astfel că vom lucra multă vreme cu ei.

În marş spre nordul Mării Roşii este ceva mai răcoare, întrucât a început să sufle un vânt moderat dinspre Nord, care a ameliorat şi temperatura din cabinele noastre.

Luni ne-a oprit o altă navă militară franceză- tot din misiunea ONU, care ne-a controlat tot echipajul de la bord timp de două ore, apoi a plecat, iar noi am continuat deplasarea spre Aqaba la ora 22^{30} unde am ancorat.

Pe data de 22 iunie la ora 12°° a început operaţiunea de descărcare a mărfii.

În aceeşi zi a sosit la bord şi agentul de protecţie care m-a anunţat că din partea Companiei nu au fost trimişi bani pentru alimente, carburanţi, materiale de întreţinere, nici indemnizaţia de

străinătate, care m-a supărat foarte mult.

Am aflat că în port se află şi nava „Miercurea Ciuc", am luat legătura cu echipajul ei, care mi-a spus că a venit aici din

Indonezia cu mai multe sorturi de mărfuri ambalate în saci, iar de aici nava merge în Sudan, de unde va încărca marfă pentru Turcia. Ne-au împrumutat şi nouă o cantitate de freon, astfel că am reuşit să punem în funcţiune aparatul de aer condiţionat.

Comandantul se plânge că nu au primit nici ei bani pentru alimente de la Companie, iar aici vor fi obligaţi să cumpere alimente şi apă cu bani cash din buzunarul lor, că altfel nu li se dă drumul să plece mai departe. Când au plecat le-am urat : „Drum bun şi vânt din pupa!"

Pe data de 23 iunie s-a terminat de descărcat marfa din navă, iar pe la ora 14°° am primit actele navei şi pilot la bord care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a scos în rada exterioară a portului Aqaba, de unde am pornit spre Sud, spre strâmtoarea Babel-Mandeb, intenţionând să ajungem în Karachi, în sudul Pachistanului.

Când am ajuns în largul Mării Roşii, echipajul şi-a reluat atribuţiile zilnice, curăţând magaziile unde a stat marfa şi pregătind magaziile pentru a primi noi mărfuri; pentru eventualitatea unei furtuni pe mare, au fost

amarate toate obiectele existente pe covertă, iar capacele magaziilor au fost bine închise şi etanşate. Marea este liniştită şi permite deplasarea navei cu viteza de 12 Nd.

Fiind soare şi cald, am făcut plajă, lucrând pe covertă împreună cu echipa de punte, făcând şi duş cu apă de mare.

După amiază am transmis la Companie operativele (mare şi mică), după care am transmis toate avizările către cei interesaţi.

Căldura se menţine sufocantă şi în ziua următoare, iar aparatul de aer condiţionat gâfâie din greu şi nu poate face faţă.

De la Companie am primit o radiogramă prin care ne anunţă că pe 20 iulie 1993 va trebui să fim în Addammâm (Arabia Saudită): fasole pentru Davao din Insulele Filipine, va trebui să încercăm.

În zilele următoare vizibilitatea este redusă din cauza unei vaporaţii laptoase care apare dimineaţa pe suprafaţa apei, la câţiva metri înălţime, probabil şi pentru că apa mării are temperatura de
32-33°.

Mai târziu evaporaţia a dispărut, iar echipajul a făcur câteva exerciţii în mare numite roluri de abandonare a navei, cu lansarea bărcilor în apă.

A doua zi, fiind duminică, am dat liber la bord echipajului, mai puţin celor aflaţi în serviciul de cart, ca să-şi facă program administrativ în cabinle lor.

Temperatura aerului nu scade sub 49° C la umbră, dar în cabină văd că se menţine la 28° C, cu tot aerul condiţionat care funcţionează.

Astăzi am avut şedinţă pentru alegerea noului lider sindical, precum şi pentru alegerea Comitetului de

cambuză, care va verifica modul cum se distribuie şi consumă alimentele intrate în cambuza navei (magazia).

Spre seară am ieşit din strâmtoarea Bab-El-Mandeb,apoi am intrat in Golful Aden, navigând aproape de Coastele Statului Yemen. Ne-a luat în primire o hulă de fund medie, deşi aerul era tot cald.

În dimineaţa de 29 iunie deja am simţit musonul din Oceanul Indian, care venea dispre Sud. Spre norocul nostru acesta sufla din pupa navei noastre şi ne sporea un pic viteza de deplasare, dar începuse să ne balanseze. În cabine scăzuse mult temperatura, ajungând la 10°-12° C, motiv pentru care căpitanul secund mi-a cerut să-i permit să se odihnească pe o canapea în cabina mea.

În ziua următoare am fost anunţat că mai avem doar 45 tone apă potabilă la bord, astfel că am dispus să facem restricţie pe toată nava- mai puţin la motor şi bucătărie, ca să ne ajungă până în portul Ad-Dammân din Arabia Saudită, ştiind că mai avem mult de mers, mai întâi la Karachi şi abia după aceea la Ad-Dammâm.

Încă în zorii zilei ne-a luat în primire o hulă puternică, în
benzi repetate de 22°, deşi vântul nu sufla cu forţă prea mare.
Aceasta ne-a produs un ruliu groaznic, care ne-a făcut să oprim orice activitate pe covertă şi chiar în interiorul navei, fiind preocupaţi să ne menţinem în echilibru; la bucătărie nu s-a mai
putut prepara hrana pentru acea zi.

În cabine obiectele au început să cadă pe podea şi să se amestece unele cu altele. Pentru a mai diminua din balansul haotic al navei (în ruliu şi tangaj permanent), am deviat cu câteva grade direcţia de mers.

Am apelat serviciul de pilotaj din Karachi de câteva ori, dar n-am primit nici un răspuns până în ziua următoare, când ne apropiam de port şi ni s-a indicat să ancorăm în larg unde vom rămâne două zile. Furtuna mai săzuse în intensitate ţi ruliul s-a mai domolit.

Căpitanul secund s-a îmbolnăvit, are o puternică nevralgie dentară, iar medicul nostru de bord nu-l poate ajuta decât cu calmante.

De la Compania noastră am solicitat hărţi pentru golful Persic -zona Dammâm, precum şi alimente, carburanţi şi materiale de întreţinere, dar n-am primit aprobare decât pentru cloramină şi fanerdor; abia în zilele următoare am primit şi pentru materiale de reparaţii, dar tot fară hărţile solicitate.

Aflaţi în ancoră, echipajul a spălat nava, apoi am pescuit, neavând ce să facem, în aşteptarea aprobării intrarii în portul Karachi. Abia pe data de 03 iulie ni s-a comunicat să ne apropiem de intrarea în port şi la ora 1:20 dimineaţa a sosit pilotul de bord care, ajutat de două remorchere de manevră şi o şalupă pentru parâmele de legare, ne-a introdus în port, unde am acostat la cheu.

Descărcarea mărfii (piese grele metalice) s-a început la ora 7³°, iar mai târziu a sosit agentul nostru de protecţie, însoţit de controlul portuar.

Agentul m-a informat că avem aprobare numai pentru alimente, iar în următoarea zi ne va aduce şi o parte din banii reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj.

La plecarea de la bord agentul l-a luat şi pe căpitanul secund pe care l-a însoţit la cabinetul stomatologic. Unde i-a fost extrasă o măsea.

Dimineaţa a urcat la bord un medic, care a vaccinat trei

membrii ai echipajului, apoi a sosit şi agentul nostru care ne-a adus indemnizaţiile şi scrisori; eu nu am avut scrisori.

Peste o oră a acostat lângă noi o barjă, de la care am luat 265 tone de apă potabilă.

Mai târziu am ascultat un mesaj transmis de la Compania NAVROM, care anunţă că a mărit suma reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipajele aparţinând acelei Companii.

Ne-am bucuratm aşteptând să procedeze la fel şi conducerea Companie noastre.

În ziua de 05 iulie a sosit lângă nava noastră o macara plutitoare care a început să descarce piesele grele de la bord, operaţiune care merge bine.

Pe la prânz a urcat la bord shipshandlerul care ne aprovizionează cu provizii, care m-a anunţat că nu are hărţi pentru pilot, precum nici cloranină şi fanerdor, încât suntem nevoiţi să mai căutăm în alte porturi.

Spre seară am plecat în oraş, cu scopul să trec pe la Agenţie, apoi am mers la bazar de unde am cumpărat două haine bărbăteşti din piele şi una de damă, toate mărimea trei sferturi, apoi am dat un telefon acasă şi am vorbit cu soţia. La un moment dat telefonul s-a întrerupt şi nu am mai putut reface legătura cu Constanţa; în apropierea portului, am cumpărat un pepene galben în greutate de 7 kg, pe care l-am adus la bord.

Muncitorii care descărcau marfa din magazia H4 au fost neatenţi şi la manevrare a fost spartă ţeava de sondă la tancul de combustibil, care a fost reparată foarte greu.

În noaptea care a urmat a plouat pentru prima dată de când ne aflăm în zonă, dar operaţiunea de descărcare a continuat şi a doua zi la ora 9°° s-a finalizat. La bord au

sosit agentul de protecţie însoţit de primitorul mărfii, care ne-au adus actele navei şi ale mărfii transportate. Peste două ore a sosit pilotul la bord, care ne-a scos în rada exterioară, de unde am pus de drum spre Ad-Damman (Arabia Saudită).

Având şi marfă (ţevi) pentru Bahrain am dat o radiogramă
pentru acest port,dar mi s-a răspuns că nu ne poate lua marfa, deoarece Compania n-a plătit taxele portuare prevăzute. Am comunicat acest fapt Companiei noastre. Cu acest prilej am cerut şi aprobarea pentru bandă adezivă necesară etanşării gurilor de magazii.

Ajunşi în Marea Arabiei ne-a luat în primire o furtună cu vânt năprasnic care suflă din vest, motiv pentru care nava noastră se înclină în borduri cu 25°, ceea ce impiedică echipajul să lucreze, iar cei aflaţi în carturi suportă greu, abia păstrându-şi echilibrul; nu ne putem hrăni normal, farfuriile alunecând de pe mese.

Abia pe 09 iulie ora 02°° am reuşit să intrăm într-o zonă adăpostită de coastă, unde furtuna scădea în intensitate, uşurând munca echipajului pentru măturarea şi spălarea magaziilor de marfă.

De la Companie am fost anunţat prin staţie că trebuie să încărcăm fasole de la o Companie din portul Ad-Dammân, dar nu mi s-a precizat portul de destinaţie, ci doar cantitatea, care trebuie să nu fie mai mare de 6500 tone, la 60 indice de stivuire.

Pentru aceasta am fost nevoit să întocmesc Cargo-plan pentru marfa ce urma să fie încărcată.

În plină mare ne-am întâlnit cu nava românească „Mizil", care mergea spre Bedi-Bunder (India), de unde urma să încarce

marfa pentru Constanţa.

Vremea este destul de frumoasă, dar este prea cald (34°-35° C) şi ne deplasăm cu viteza de 4 Nd. şi din cauza apei calde, motiv care ne determină să nu mărim rotaţiile elicei.

Echipajul a scos pe covertă toate mingiurile (bare lungi de metal cu care se stabilizează marfa în magazii) şi a pregătit magaziile pentru a primi o nouă marfă.

În jurul orei 4^{30} am ajuns în rada exterioară a portului Bahrain unde am ancorat, iar la ora 7^{30} a sosit pilot la bord, care ne-a introdus la cheu.

Imediat după ce nava a acostat, la bord a sosit controlul portuar, care a terminat destul de repede, apoi a sosit primitorul mărfii, iar după ce a văzut marfa, a reclamat că aceasta este plină de
rugină; a venit Pand 1 (Poliţia Portuară), care a fotografiat-o şi ne-a asigurat că va urmări descărcarea întregii cantităţi, după care a hotărât că marfa nu a fost afectată, iar rugina care a căzut peste ea a fost din condens, din ploi şi chiar de la frabrica producătoare.

Fiind vorba de ţevi metalice, procesul de ruginire este firesc, totuşi nu au fost afectate.

Agentul de legătură m-a anunţat că de la Compania noastră s-a aprobat descărcarea cu ajutorul macaralei auto. Totuşi, muncitorii portuari au manevrat iniţial cu cranicele noastre de la bord, pe care le-au defectat unul câte unul.

La bord n-au sosit cloramina şi varul cloros, dar agentul nostru de protecţie n-a mai trecut pe la noi.

A doua zi am putut să mă plimb prin port şi să constat că este foarte mare, care permite intrarea oricărui tip de navă, fiind un port nou, modern şi foarte îngrijit şi curat.

În port se aflau la cheu două nave militare americane şi una franceză.

Până seara am pescuit, iar peştele prins i l-a dat nostromului, care a făcut o saramură foarte gustoasă.

-N-am mai primit nici o scrisoare din ţară, mă anunţă nostromul.

-Nici eu. Cine ştie pe unde s-au rătăcit, prin ce port zac şi
ne aşteaptă în zadar? i-am răspuns eu.

Pe 15 iulie s-a terminat descărcarea mărfii din nava noastră şi totul a ieşit bine şi am fost scoşi din port.

De la Compania noastră am primit un telex în care eram anunţaţi că avem o comandă fermă din Dummam pentru Filipine (Manila).

Am trims un telex la Dammân, care ne-a confirmat comanda, dar ne-a spus să ancorăm în rada lor exterioară, deoarece până în prezent Compania din Constanţa nu a plătit taxele portuare.

Am dat radiogramă la Constanţa în legătură cu acest fpt,

apoi am avizat porturile interesate.

Pe data de 15 iulie dl. Eram de la Comp. Romline ne-a comunicat că ne-a aprobat indemnizaţiile de străinătate pentru
echipaj, apă şi bandă adezivă.

Când am ajuns în apropierea portului Dammam am ancorat şi i-am înştiinţat despre acest fapt.

În dimineaţa următoare a început să sufle un vânt puternic, care ridica valuri mari, deşi vremea continua să fie caldă. În pofida acestui vânt, echipajul a continuat lucrările de etanşare a capaceelor magaziilor cărora le-a

făcut şi probele, pregătind totul pentru încărcarea mărfii pentru care fusese făcută comanda.

După două zile de stat în ancoră în bataia vântului şi valurilor, agentul nostru de protecţie ne-a anunţat că putem lua legătura cu Portul Central, căruia să-i trimitem „Notice of readins" (Notificare prin care nava este pusă la dispoziţia încărcătorului sau descărcătorului, după caz). După acest notice am fost îndrumaţi să ridicăm ancora şi să mergem lângă geamandură RTG 7, la intrarea în port, unde să ancorăm şi să aşteptăm. Ajunşi acolo, am primit răspuns că vom intra în port a doua zi la ora 8°° şi am aşteptat, iar echipajul a definitivat tualetarea navei.

A doua zi, însă, situaţia s-a modificat, abia la ora 9°° am fost anunţaţi să ne mutăm lângă geamandura D13, amplasată pe un canal şi unde am ajuns abia la ora 12°°. Acolo ne-am oprit, la
bord a urcat un surveyor (controlor), care a verificat toate magaziile, după care ne-a eliberat certificatul cu menţiunea „apt pentru încărcare". Tot acel controlor ne-a adus de la agent acte pe care le-am semnat, apoi i le-am înapoiat, iar acesta a plecat cu şalupa cu care venise.

Câteva zile nimeni nu ne-a mai băgat în seamă. Echipajul a vopsit puntea etalon, castelul navei şi cabina de comandă, iar eu şi căpitanul secund am amenajat cabina radiotelegrafistului, în care am instalat pe căpitanul secund, încăperea fiind potrivită şi pentru primirea autorităţilor portuare.

Am încercat să pescuiesc, în zadar, n-am prins nimic.

Pilotul a sosit la bord abia pe 20 iulie la ora 13°° şi în aproape două ore am ajuns la cheu unde ne-am legat cu

bordul babord. Peste alte două ore a venit la bord şi agentul nostru de
protecţie, care ne-a spus că vom încărca fasole, dar folia pe fundul magaziilor s-o punem noi, deoarece navlositorul nu are bani pentru asta. Nefiind trecut în contract în sarcina noastră, am refuzat. Am anunţat Compania-armatarul-, care a dispus să aşezăm sacii cu marfa direct pe payol (fundul magaziilor), fără folie.

Astfel au fost încărcaţi cei 7000 saci, cu coeficient de stivuire 60 (factor de stivuire), încât după 24 ore de lucru fuseseră încărcate 140.0000 tone marfă şi ne-am mutat la o altă dană (manevră pe parâme), pe care am trecut-o în contul navlositorului.

Vineri nu s-a lucrat, fiind sărbătoarea arabilor.

De la Constanţa Sindicaatul Liber al Navigatorilor ne-a transmis că se află în negocieri privind noul contract colectiv de muncă , ce va fi definitivat în următoarele două, trei zile. Ne-am bucurat mult de acestă veste, ca şi de faptul că soţia căpitanului secund a născut o fetiţă sănătoasă şi viguroasă. L-am felicitat pe căpitan şi i-am făcut urări colegiale.

Încărcarea sacilor în navă merge bine, dar pe mine mă îngrijorează stivuirea lor, din două motive: nefiind realizat profesional, conform cerinţelor, nu va încăpea toată cantitatea şi-
ceea ce este şi mai grav-dacă nu se aşează marfa proporţional în magazii, se poate influenţa stabilitatea navei în marş, chiar şi în staţionare, existând pericolul „canarisirii" navei într-o parte sau alta, spre bordul unde încărcătura este mai grea; pe furtună pericolul creşte, întrucât nava va suporta greu un ruliu dur.

În cazul navelor care au coridoare şi se încarcă mărfuri în vrac (ex. cereale), încărcătura trebuie bine plasată în cele două borduri, separată la coridoaare cu pereţi din scânduri. Suprafaţa cerealelor trebuie uniformizată şi deasupra acesteia se aşează rânduri de saci încărcaţi, care asigură fixarea şi stabilizarea întregii cantităţi din magazie.

Nava încărcată va intra mult în apă, dar va trebui să veghem ca ea să nu fie aprovată, deoarece pe furtună, valul va trece peste covertă, peste cabina de comandă şi va inunda gurile de aerisire şi chiar capacele magaziilor.

Pe 24 iulie a urcat la bord un agent de la Securitatea portuară, care a constatat că nu avem siguranţe la capacele magaziilor, saulă la fiecare colac de salvare şi plasa la scară. Vrând să mă amendeze, i-am dat şi lui nişte „atenţii" ca şi altora, după care a plecat, dar am remediat neregulile. Tot astăzi şeful mecanic şi-a sărbătorit ziua de naştere şi totul s-a petrecut frumos şi în linişte.

A doua zi încărcarea mărfii s-a terminat şi au apărut neînţelegeri cu încărcătorul, care susţinea că noi am pontat mai puţini saci. Am chemat Surveyorul, care a verificat totul şi a rezultat că au fost încărcaţi mai puţin 94 de saci cu fasole.

Întrucât în nava mai exista suficient loc, am mai cerut încă 300 tone, dar acestea au venit abia la ora 20°°, operaţiunea de încărcare prelungindu-se până la ora 23²°. Cu prilejul semnării actelor, încărcătorul fiind supărat, a refuzat să dea „scrisoarea de garanţie" pentru sacii mai puţin încărcaţi şi, în plus, nu a acceptat nici o remarcă pe vreunul din actele care însoţeau marfa, ceea ce am fost obligat să fac „Scrisoare de protest" pe care am trimis-o

tuturor celor interesaţi în litigii, menţionând că îmi rezerv dreptul să explic totul, acolo unde voi considera eu de cuviinţă. I-am dat un exemplar din scrisoare şi surveyorului care făcuse verificarea. În legătură cu conosamentele, am precizat că „semnez conosamentele sub protest".

Cu aceste documente am plecat spre Manila, capitala insulelor Filipine pe data de 26.07.93, ora 4³°.

Aflaţi în marş, am dat radiogramă la Companie şi am întrebat unde bunkerez? (iau apă, carburanţi, etc) şi mi s-a comunicat că aceasta se va întâmpla în portul KHOR-FAKKAN, pe coasta de est a Emiratelor Arabe Unite, înainte de strâmtoarea Ormuz.

Am transmis avizările necesare pentru bunkeraj, iar seara, în timpul marşului, căpitanul secund a făcut cinste echipajului de bucurie că are o fiică; eu i-am oferit un carton de ţigări şi o sticlă de wiscky.

În ziua a doua, pe la ora 1°°, am ancorat în rada exterioară
a portului KHOR-FAKKAN pentru bunkeraj. Noaptea am pescuit stavride peşte mare regal şi doradă, iar aproape o săptămână am stat în ancoră pentru că portul ne-a spus că nu ne va da nimic până nu plateşte banii Compania noastră din Constanţa, deoarece marfa pe care transportăm nu este pentru ei, ci pentru Manila.

Am întrebat Compania ce facem? Ne-a răspuns că nu sunt bani şi să mai rămânem pe loc.

În această situaţie de aşteptare am tot prins peşte pe care l-a pregătit bucătarul, iar o parte din el l-am curăţat şi l-am pus la sare.

Într-o zi am fost anunţat că ni s-a defectat staţia radio, iar tehnicienii noştrii meşteresc la ea, cam sceptici, fiind vorba de nişte diode.

Echipajul de punte face probe la bărcile de salvare, iar eu lucrez la dosarele navei. Seara am citit volumul II al cărţii „Nobila Casă".

Printre lucrări am găsit una trimisă de dl. Blenke de la Companie, care ne cere să raportăm lunar, la începutul lunii, pontajul care să cuprindă munca prestată de fiecare membru al echipajului. Am transmis pontajul pe luna iulie la 04.08.93.

De la Companie am primit radiogramă care ne anunţă că echipajul va avea o indemnizaţie de străinătate de 6-12 $, iar eu 32 $ pe zi.

Astăzi e duminică, 08.08 şi pescuim toţi; eu am pescuit trei dorade şi am scăpat două dorade prea mari, care mi-au rupt meşina; iar ceilalţi colegi au prins 20 dorade. Cel mai mult se bucură bucătarul, care spune că din căpăţâni va face un borş foarte bun.

Azi la prânz am făcut un control administrativ prin cabinele echipajului, apoi i-am adunat pe toţi în careul marinarilor şi le-am adus la cunoştinţă cele constatate. Am prelucrat cu ei cele comunicate la Companie cu privire la indemnizaţia de străinătate, apoi normele de lucru în cadrul celor 8 ore de muncă, situaţia pontajului pentru fiecare, precum şi banii ce ni se trimit pentru hrană, antidot, etc.

La data de 10 aug. 93, lângă nava noastră, care se găsea în
ancoră, a acostat tancul de combustibil FAL.8, care a făcut bunkerarea între orele 5°°-7°°, semn că Compania virase banii necesari.

Am ridicat ancora şi am pus de drum spre Manila, iar în marş am transmis toaate avizările către cei interesaţi. Navlositorul ne-a cerut să-i transmitem toate devierile şi întârzierile de la plecare. I-am transmis exact ceea ce s-a întâmplat.

Eu am cerut Companiei noatre să-mi transmită preţurile pentru alimente din ţară şi cursul dolarului pentru a putea întocmi statul de hrană la bord până la 31 iulie 1993.

Echipajul continuă lucrul la bord conform celor ce au fost planificate pentru fiecare zi, iar eu am definitivat calculele pentru fiecare, urmând că de la 1 august să aplicăm normele noi, de 4,5 $ pentru fiecare membru al echipajului.

Navigăm pe Marea Arabiei, la început mai aproape de coastă sudică a Pachistanului apoi de-a lungul coastei vestice a Indiei.

Însă după ce am ieşit din zona adăpostită am fost luaţi în primire de o furtună puternică cu hulă de fund care ne-a imprimat un ruliu dur, cu înclinarea de 25° spre 30°. Pe navă şi în cabine toate obiectele au fost răsturnate, împrăştiate.

Nicăieri nu se mai putea lucra, încât am dispus ca tot echipajul să stea în cabine- excepţie cei aflaţi în serviciul de cart- pregătit să intervină în caz de nevoie. La ora zero timonierii au intrat în serviciul de cart la timonă, întrucât pe o astfel de furtună pilotul automat nu mai poate fi folosit.

Nava este zgâlţâită de furtună şi trosneşte din încheieturi, iar crainicele au căpătat joc şi au început să sune în balamale, parcă clănţăne.

Apa care a măturat coverta a deslipit şi banda adezivă de la capacele magaziilor, care s-a dovedit a fi de proastă

calitate, iar căldura din Golful Persic, la care s-a adăugat apă sărată, au desăvârşit opera.

Antenei de radio i s-au rupt suporţii şi abia a putut fi reparată, după ce a mai scăzut intensitatea vântului.

V
De la KHOR-FAKKAN la Manila

Am transmis la Companie o radiogramă prin care am explicat condiţiile în care am obţinut combustibilul, apoi despre furtuna care ne-a surprins, iar la sfârşit i-am întrebat de ce n-am primit apa carbogazoasă şi laptele praf?

Astăzi este 15 august, Sfânta Maria, ocrotitoarea navigatorilor, dar nu ne-a contactat şi nu ne-a felicitat nimeni, cum se obişnuia altă dată. Singura noastră bucurie a fost că vremea pe mare s-a mai îmbunătăţit, iar echipajul poate lucra la bord.

După amiază începe să plouă şi temperatura aerului scade din nou, pe măsură ce creşte umiditatea.

Navigăm aproape de coasta vestică a Indiei cu o viteză medie de 10,5 Nd. toată noaptea, iar a doua zi a ieşit soarele, ziua a fost fără vânt, fără valuri, permiţând navei să se deplaseze în siguranţă.

Abia în ziua următoare am primit radiogramă de la Companie, prin care dl. Dir. General Moldoveanu ne felicită în contul zilei marine şi ne anunţă că va trimite acasă familiilor noastre salariile ce ni se cuvin.

Pe data de 17.08 am primit o altă radiogramă prin care dl. Tălângă ne comunică faptul că ne-a aprobat piese pentru M.P., pe care noi nu le-am cerut, în schimb n-a amintit nimic despre cele pe care eu le cerusem mai înainte. De aici trag concluzia că Compania nu vrea ca această navă să se mai întoarcă în ţară, aşa cum s-a întâmplat şi cu nava „Bârlad".

În aceeşi zi am ajuns în dreptul portului „Dondra", înaintăm cu 11,5 Nd şi 110 rotaţii pe minut la elice, pe un vânt slab şi timp răcoros. Echipajul sudează pontilii şi balustrăzile la cranice, pe care le şi vopsesc, precum şi suporţii proiectoarelor laterale ale navei.

Ajutat de lemnarul nostru, eu confecţionez nişte rafturi pentru ghivecele cu flori din cabina mea.

Noaptea a început să bată vântul din tribord travers, iar spre dimineaţă s-a inteţit, ridicând valuri care năvălesc puternic din tribord, trec peste covertă şi ajung până pe cabina de comandă, măturând totulîn cale; apa pătrunde în magazii prin gurile de aerisire.

Calculez în gând distanţa până la Manila şi rezultă că vom ajunge acolo abia în zece zile.

Am dat avizările necesare pentru cei interesaţi, apoi am intervenit la Companie cu o nouă radiogramă, repetând solicitările anterioare.

Ocolim prin sud insula Ceylon (SRI-LANKA), apoi trecem, tot prin sud, de insulele Nicobar pentru a ajunge în Nordul insulei Sumatra. Suportăm greu musonul.

Am navigat toată ziua pe o mare relativ calmă, iar spre seară am intrat, din nou, într-un nod de furtună. De la Companie am primit o radiogramă prin care ne anunţă că în Marea Chinei de Sud s-a format un ciclon, care este foarte periculos. Nu ne îngrijorăm deoarece până acolo

mai avem o distanţă destul de mare. Mai grav este anunţul că în strâmtoarea „Malaca" de care ne apropiem, ca şi în zona portului Singapore şi insula Borneo şi în Filipine, acţionează piraţi, care sunt dotaţi cu armament, şalupe rapide, care acostează lângă nave, urcă la bord, jefuiesc şi ucid, etc. Pentru a preveni orice eveniment, am instruit echipajul, pe care l-am instalat la prova, pupa şi în bordurile navei, înarmaţi cu răngi, iar pe covertă am pus „manici" cu jet puternic de apă şi proiectoarele în funcţiune; radarul a rămas, deasemenea în funcţiune, deoarece pe canal (în strâmtoare) sunt multe nave.

Noaptea am intrat în strâmtoarea Malacca şi am scăpat de

furtună, încât navigăm încet, dar nu ne mai zgâlţâie valurile provocate de muson, ceea ce ne face să răsuflăm uşuraţi.

Spre dimineaţă ne apropiem de Singapore, port liber (port free) pe care îl ocolim prin Sud, traversând ecuatorul pentru a ne îndrepta spre Manila.

În Singapore există un bazar de unde navigatorii se pot aproviziona cu tot felul de obiecte mai ieftine, precum şi cu alimente şi combustibili, aşa cum în Europa este Gilbraltarul, iar în Marea Roşie golful Aden. Ne întâmpină o căldură sufocantă, iar noi nu stăm prea bine cu freonul pentru aer condiţionat.

Înaintăm încet, dar lin prin strâmtoare, cu proiectoarele aprinse şi oamenii la posturile stabilite, până când am trecut prin zona „On fothom bank", apoi am navigat pe pase dirijate până în Singapore.

Pe data de 23 august dl. Tălângă revine cu o nouă radiogramă prin care ne anunţă că piesele M.P. vor sosi în portul Manila pe 24.08, dar despre alimente,

carburanţi, piese de schimb, materiale ptr. navă, precum şi indemnizaţia noastră de străinătate, nu aminteşte nimic nici de această dată.

În ziua care a urmat navigăm în apropierea Coastei de vest a insulei Borneo şi am avizat Manila pentru 5 zile, de la care am primit radiogramă prin care ne explică faptul că marfa pe care noi o transportăm nu era pentru Manila, ci pentru portul DAVAO, din insula Negros, în insulele Honduras. În acest sens, Agenţia din Manila ne-a cerut telefonul Companiei noastre, pe care i l-am dat.

Înştiinţez şi eu Compania în legătură cu noua destinaţie, ca să nu mai bâjbâie, dar nu ne e de folos.

Am trasat pe hartă noul drum spre Davao, un port aflat la Oceanul Pacific la 200 Mile Marine distanţă de Manila, capitala Filipinelor.

De la Companie ne-a fost transmisă o radiogramă prin care dl. Eram ne anunţă că ne-a aprobat banii pentru alimente, antidot, combustibili, apă şi materiale pentru întreţinerea navei,
precum şi indemnizaţia de străinătate, doar pentru 15 zile.

Navigăm prin apele Mării Chinei de Sud cu viteza de 11,5 Nd. şi plouă toată ziua şi noaptea, însă vântul care ne însoţeşte suflă din pupa, iar curentul este în direcţia noastră de mers, care ne avantajează.

Am transmis avizările de cinci zile, apoi în zilele următoare am intrat în Mare Sulu, prin strâmtoarea Babalak, pe care am traversat-o fără hartă. Norocul nostru a fost că traversarea s-a produs ziua. Mai greu ne-a fost pe 29 august când am intrat în Marea Celebes- din Oceanul Pacific, când ne-a prins o ploaie densă, tropicală, care ne-a bătut toată ziua şi o parte din noapte.

A doua zi ne-a întâmpinat o vreme frumoasă, cu soare cald, care ne-a permis să deschidem capacele magaziilor pentru aerisirea mărfii. Cu acest prilej am constatat că apa din ploi şi furtuni nu a pătruns în magazii, doar praf de rugină a căzut peste saci, care a fost măturat.

Pe la ora 19°° s-a pornit„ din nou, ploaia, care ne-a obligat să închidem magaziile.

Prin staţia radio am vorbit cu „Energeticul" din Constanţa, care ne-a comunicat să ne adresăm pentru ulei de motor la „Castrol" Hamburg, specificând să fie trimis la Davao.

Când am ajuns în strâmtoarea prin care urma să ajungem în portul Davao, ne-am oprit şi am anunţat serviciul de pilotaj, care a venit peste două ore şi jumătate, şi care a încercat să ne introducă în port, dar ne-a pus cu prova pe uscat, de unde ne-a scos abia în dimineaţa următoare când a venit mareea înaltă, care a crescut nivelul apei. Abia la ora 23°° am reuşit să acostăm la cheu. Strâmtoarea în cauză este foarte îngustă şi nu figurează pe nici o hartă.

La ora 7°° a sosit la bord agentul de protecţie, iar la ora 8°°, după controlul portuar, s-au deschis magaziile de marfă şi a început descărcarea.

Agentul nostru de protecţie era şi shipchandler care ne-a anunţat că a primit banii de la Companie şi ne va aduce toate
proviziile aprobate.

La descărcarea magaziilor s-au spart două ţevi sub presiune, care au fost reparate.

Agentul ne-a adus şi scrisori; am primit şi eu una de la Aurora, care m-a bucurat, deşi sosise în Davao în iulie, iar noi eram în 30 august.

În ziua următoare agentul de protecţie ne-a adus o veste plăctută de la Constanţa: nava „Horezu" fusese luată în locaţie de către dl. Jercan şi imediat ce se va încheia operaţiunea de decărcare a mărfii în portul Davao, va avea un nou stăpân, Comp. „Conav".

La bord au începu să apară cazuri de indisciplină, beţii, unii au refuzat să mai lucreze, ceea ce m-a determinat să mă gândesc la unele măsuri.

Seara agentul m-a invitat în oraş, împreună cu şeful mecanic, am mers într-un restaurant unde am mâncat preparate chinezeşti şi am băut bere.

În dimineaţa următoare am adunat tot echipajul în careul marinarilor şi am discutat cazurile de indisciplină, i-am ajnunţat că le-am suspendat ora liberă pentru servitul cafelei, iar dacă abaterile se repetă, voi fi nevoit să-i trimit în ţară pe cei vinovaţi.

De această dată indemnizaţia de străinătate de la „Romline" am primit-o pe 15 zile, urmând ca restul s-o primim de la noua Companie.

Odată cu indemnizaţia de străinătate, agentul de protecţie ne-a adus şi certificatul de siguranţă radio, precum şi carnetele de marinari cărora le-a prelungit viza pe o lună de zile. Mi-a adus şi protestul de mare.

În cursul aceleiaşi zile Compania „Conav" ne-a cerut stocurile de combustibil şi ulei, întrebându-mă dacă ne sunt suficiente să ajungem în portul Singapore la care am răspuns pozitiv. De la Agenţie am vorbit acasă, iar soţia mi-a spus că totul este bine, cu excepţia soacrei (mama ei), care are unele probleme de sănătate.

Descărcarea mărfii continuă, deşi mai plouă uşor, din când în când. Echipajul execută lucrări la bord, iar cei de la maşini se

ocupă cu curăţarea sorburilor şi a valvelor de fund din magazii.

Azi am sancţionat doi membrii ai echipajului cu mustrare-avertisment scris :nostromul care a plecat în oraş fără aprobare în timpul programului de lucru şi unul dintre timonieri, care era în serviciul de „vardie" la pasarela de intrare pe navă şi îşi părăsise postul, fiind găsit în cabina nostromului.

Lângă nava noastră a acostat o barjă, de la care am luat 130 tone apă.

Agentul de protecţie ne-a anunţat că n-a mai primit nici un ban de la Compania „Conav" şi nu ne poate aprovitiona în vederea plecării, aşa că până luni nu vom ieşi din port, chiar dacă se termină operaţiunea de descărcare a mărfii. Şi eu sunt îngrijorat în legătură cu viitorul navlu (încărcătura-marfă) deoarece nu ştiu unde vom merge de aici, din portul Davao.

La data de 5 septembrie 93 operaţiunea de descărcare a mărfii s-a încheiat, ieşind lipsă 146 saci, pentru care s-au făcut remarcile corespunzătoare în documentele de predare a mărfii, cu prilejul semnării lor. De la primitorul mărfii am primit scrisoare de confirmare că marfa a sosit în condişii bune de păstrare şi transport.

Astfel că la ora 10^{30} a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port în rada exterioară, unde am ancorat în aşteptarea plăţii D.A. şi pentru aprovizionarea navei cu alimentele pentru drum.

Echipajul a măturat magaziile şi le-a pregătit în vederea primirii alotor mărfuri, iar taneurile au fost balastate şi presate pentru a echilibra nava (asieta de drum) lipsită de marfă.

Compania „Romline" ne transmite printr-o radiogramă că din momentul ieşirii din portul DAVAO, am trecut în managementul Companiei „Conav Shiping" Constanţa. Era o confirmare oficială.

Am coborât pe o plută lângă navă, împreună cu un marinar, am verificat pescajele, prilej cu care am vopsit şi marcat

şi pescajele din pupa.

În aceeşi zi, prin radiogramă, dl. Eram de la Companie „Romline" mi-a cerut operativa navei, dar nu i-am putut-o da

întrucât nu am istoricul la bord.

Deasemenea „Energeticul" ne cere să trimitem stocurile de ulei şi carburanţi, pe sorturi, până la data de 08 sept. 93, când nava „Horezu" a fost preluată de Compania „Conav".

Pe data de 11 septembrie agentul de protecţie ne-a adus actele mărfii predate şi permisul de plecare.

M-a anunţat că Compania a trimis banii prin NAVLOMAR LONDON , dar n-a găsit decât patru butoaie de ulei „MOBIL OIL", şi va lua restul de la firma „Shell".

Acest agent s-a dovedit a fi neserios şi hoţ, întrucât nu mi-a adus hărţile pe care le-am solicitat, nici alimentele trecute în acte, deşi erau plătite, iar facturile nu le-a mai adus, pentră că trebuia să restituie 5% bani cash. Abia a aşteptat să scape de noi.

La ora 17³° am ridicat ancora şi am pus de drum spre Singapore. Noaptea am primit o radiogramă de la Compania „Conav", care spune ceva despre unle porturi

din insulele Borneo, însă radiotelegrafistul nu a recepţionat-o în întregime şi aşteaptă repetarea ei.

Echipajul navei s-a dovedit necorespunzător în acest voiaj; este leneş, certăreţ şi unii sunt beţivi. Noroc că plouat şi ne-a spălat coverta.

În seara de 12 septembrie pe la ora 23°° trecem prin strâmtoarea Babalac, spre Marea Chinei de Sud, apoi punem de drum spre Singapore, unde vom fi aprovizionaţi cu cele necesare şi vom afla portul de unde urmează să încărcăm altă marfă.

Marţi, 14 septembrie ne-a plouat tare, încât ne-a inundat magaziile, iar zgomotul produs ne-a împiedicat să luăm legătura, prin staţie, cu Compania. După ce a stat ploaia, s-a trecut la scoaterea apei din santină şi din magazii, dar s-a spart blocull pompei de santină, care a trebuit reparat mai târziu.

Compania ne-a anunţat, prin radiogramă, că vom primi la
Singapore alimente, apă, carburanţi, ulei, etc. şi ne-a dat numele şi adresa agentului. Pater Simca ne-a cerut să-i transmitem parcursul navei noastre, ceea ce am făcut.

Am apelat Compania „Romline", de la care am solicitat diferenţa de indemnizaţie de străinătate şi aşteptăm răspunsul.

La bord am un motorist, Trifu Ghe., foarte recalcitrant, care agită echipajul; a mai făcut-o şi în alt voiaj, cu Comandantul navei dinaintea mea, când a îndemnat echipajul să facă grevă.

Trecem mai jos de ecuador şi intrăm în strâmtoarea „Malacca" unde ştim că putem avea necazuri cu piraţii pentru care dublez posturile de veghe pe covertă, împreună cu toate celelalte măsuri tehnice.

Vineri, 17 septembrie la ora 15°° am ancorat în rada exterioară a portului Singapore, iar la ora 16°° am primit pilot la bord, care ne-a introdus în port.

Imediat a urcat la bord agentul de protecţie,care m-a anunţat că nu ne-a adus nimic, deoarece n-a primit, încă, nici un ban de la Companie. La plecare, acesta a luat actele navei şi carnetele de marinari pentru viză.

A doua zi mi-a fost instalat un telefon portabil în cabină şi am vorbit cu dl. Torlacu de la Compania „Conav", care m-a asigurat că voi putea vorbi şi cu dl. Dir. Gral Jercan a doua zi de dimineaţă.

Când a revenit la bord în altă zi, agentul nostru mi-.a adus un telex privitor la provizii şi altul în care se spunea că se preconizează un contract pe durata de şase luni cu un navlositor din Dubai (Emiratle Arabe).

Am stabilit cu agentul că în două zile să poată scoate echipajul în oraş Singapore, cu o şalupă, iar pentru mine, căpitanul secund şi şeful mecanic, să asigure o şalupă specială care să ne ducă la Agenţie în vederea rezolvării unor probleme cu Compania.

În portul Singapore am găsit navele româneşti „Mehedinţi" şi „Polar 5", care stau în port de patru luni, respectiv de 9 luni de zile.

La Agenţie am găsit un telex transmis de Compania „Conav", în care ne indică porturile Belawa şi Shanton, de unde urma să încărcăm marfă pentru Port Said, Alexandria şi un port din Marea Adriatică. Mai departe se menţiona faptul că în ziua următoare vom primii banii pentru provizii, iar Navtextul (staţia radio prin satelit) a plecat din Londra spre Singapore pentru noi.

Am vorbit la telefon cu dl. Dir. gral Jercan, apoi cu dl. Grădinaru, directorul comercial. În agenţie am găsit pe

domnii Buzatu de la Registrul Naval Român, care urma să ne elibereze certificatul de siguranţă radio valabil până la 14.05.94 şi dl. Dumitrache din partea NAVROM. De acolo am mers în oraş am făcut multe cumpărături: eu am cumpărat un televizor „Sharp" şi o mini maşină de cusut, iar căpitanul secund şi-a cumpărat un televizor şi un radio.

Am dat un telefon acasă, iar soţia m-a anunţat că mama ei a murit în chinuri groaznice,

Căpitanul a adunat echipajul a doua zi şi le-a adus la cunoştinţă tuturor că vom aştepta la Singapore până când se va perfecta un contract de navlosire, iar în această perioadă vom primi banii numai pentru hrană şi piese de schimb. Era 23 septembrie şi echipajul s-a revoltat, motivând că vor munci numai când vor fi plătiţi şi numai pentru cât vor fi plătiţi.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecţie, care m-a anunţat că urmează să ne viziteze Pand 1, pentru a face o verificare amănunţită a navei, întrucât va intra în folosinţă altei companii şi cu asigurarea.

La ora 14°° a sosit şi NAVTECUL, care trebuia să fie montat cu mijloacele proprii de care dispunea nava.

După verificarea complexă a navei, Pand 1 a făcut un raport în care a menţionat că aceasta este ruginită, iar ofiţerii sunt nepregătiţi profesional; la bord există extinctore care nu funcţionează, hărţile nu sunt corectate la zi.

L-am informat pe dl. Jercan cu cele întâmplate, acesta m-a întrebat dacă neregulile pot fi remediate, la care am răspuns pozitiv, lucrurile stând mult mai bine decât notase inspectorul respectiv.

În finalul discuţiei, dir. Gral mi-a spus că ne va trimite bani pentru alimente şi materiale de întreţinere.

Echipajul a schimbat încărcătura extinctoarelor şi a făcut

proba bărcilor de salvare, care abia fuseseră curăţate şi vopsite şi a continuat remedierea tuturor celor menţionate de inspector, încât pe 01.X.93 când acesta a revenit la bord şi a reverificat lucrările, ne-a eliberat certificatul favorabil. În urma acestui gest, l-am oprit la masa de seară şi a fost mulţumit de modul cum s-a lucrat, dar şi cum l-am tratat.

Menţionez că pe 29.sept. a fost ziua de naştere a ofiţerului electrician, căruia i-am permis să-şi sărbătorească ziua în mijlocul echipajului, dar pe la ora 22°° căpitanul secund s-a îmbătat, ca deobicei, şi a vrut să se bată cu un alt subaltern, iar eu am intervenit şi am aplanat altercaţia, pentru care el m-a jignit. Deşi este ofiţer tânăr şi capabil, alcolul îi dăunează foarte mult, bea foarte des şi se comportă execrabil, nu se poate abţine de la alcool.

În următoarea zi Compania ne sfătuia să facem aprovizionarea şi să fim pregătiţi să plecăm spre India cu care se preconizează încheierea unui contract de navlosire. Am dat liber echipajului-fiind şi duminică - să-şi facă ordine în cabine şi să se mai odihnească, în aşteptarea instrucţiunilor Companiei.

Seara am ambarcat 200 tone de apă potabilă, după care am primit telex să plecăm la Cochiru-India pentru a transporta mărfuri generale în M. Mediterană. Pe data de 06. octombrie am părăsit Singapore, intrând din nou în strâmtoarea Malacca.

Lăsasem portul Singapore în dreapta, un ţinut cu vegetaţie luxuriantă, unde palmierii coborau până la malul mării. Vedeam maimuţe cocoţate în copaci, care aruncau cu nuci de cocos.

În canalul strâmtorii Malacca navigam cu viteză redusă şi cu prudenţă sporită pentru a ne apara de piraţi, motiv pentru care am reptat măsurile de securitate la bord, cu posturi duble de veghe şi mijloace tehnice.

Am întâlnit unele bărci şi vapoare pescăreşti care treceau prin faţa navei noastre, tăindu-ne calea fără să se sinchisească. Noaptea a fost mai şi mai greu, întrucât a început să plouă de nu se vedea la câţiva metri, apoi s-a instalat ceaţa şi exista pericol de abordaj cu alte nave care navigau din sens opus. Mergeam numai cu proiectoarele aprinse şi la limina lor, peştii zburau prin aer şi aterizau la noi pe covertă; cei de la punte îi prindeau şi îi adăposteau, până la un loc favorabil.

Am transmis avizările necesare la Cochiru, apoi la Compania noastră din Constanţa, iar pe 08 octombrie am ieşit din strâmtoare şi am pus de drum spre portul Cochiru. În mare ne-a întâmpinat o furtună năprasnică, cu hulă de fund, care ne ţinea numai în ruliuri şi în tangaje, iar viteza de deplasare scăzuse de la 2 Nd. Am urcat pe puntea de comandă să văd dezvoltarea stihiei şi m-a cuprins îngrijorarea. Totul era un infern în care nava se putea rupe în două, ajungând în mod repetat pe creasta înaltă a unui val uriaş; din borduri alte valuri puternice loveau cu forţă, gata să spargă bordajul şi toată partea metalică vibra intens.

Am rămas toată noaptea cu ofiţerul de cart şi timonierul, în cabina de comandă, aşa cum obişnuiam de câte ori ne surprindeau furtuni puternice.

Din când în când se auzea motorul principal turat la maxim, semn că pupa şi elicea sunt afară din apă, motorul învârtindu-se în gol, după care comanda era acoperită de un val uriaş, care trecea peste noi, spălând coverta. Sub bordaj, sub burta navei se aud bubuituri puternice, ca nişte uriaşe ciocane pneumatice, care lovesc la intervale egale.

Trebuia să ajungem la Cochiru pe 13 octombrie, dar furtuna ne întârziase. Am întocmit „Protest de mare" ca justificare a întârzierii, pe care urmează să-l autentificăm la Notariat. Pe la prânz forţa vântului mai scade puţin şi reuşim să ne deplasăm cu viteza de 9 Nd.

De la Companie primim o radiogramă prin care ne anunţă că ni s-au aprobat banii necesari pentru aprovizionarea cu alimente, carburanţi, apă şi materiale pentru întreţinerea navei, însă indemnizaţia de străinătate urmează s-o primim când vom ajunge în Port Said.

Vântul se mai domolise puţin şi speram să ajungem cu mai puţină întârziere la Cochiru. Am transmis avizările de 48 ore şi pe

13 oct. ora 16^{30} am reuşit să ajungem la geamandura din dreptul portului Cochiru, unde am ancorat. Serviciul de pilotaj ne-a trimis pilot la bord la ora 18^{00} care ne-a introdus în port.

Imediat ce am acostat la cheu, la bord a urcat agentul de protecţie şi autorităţile portuare, care au executat controlul navei, după care au rămas la masă şi ceva băutură de la bord.

De la agent am aflat că urmează să încărcăm ceai şi cafea la capacitatea maximă a navei, pe care le vom transporta în Tripoli (Libia lui Gadafi).

Pentru aceasta a fost necesar să întocmesc un cargoplan, ceea ce am facut în zilele următoare, înainte de începerea operaţiunii de încărcare.

În jurul orei 12°° am plecat în oraş cu agentul protector, cu scopul de a trece pe la Notariat în vederea autentificării protestului de mare, apoi am rămas în oraş la un restaurant, unde au venit apoi, capitanul secund şi şeful mecanic.

A doua zi, 15 octombrie, au sosit la bord agentul nostru de protecţie, împreună cu reprezentantul navlositorului şi agentul mărfii ce urma să fie încărcată pe navă. Mai târziu a sosit şi dir. Comp. Navlositor.

Spre seară am primit de la „Romline" o radiogramă prin care dl. Director Gancea ne solicită trimiterea stocurilor de ulei şi combustibili pe care le aveam înainte de 08 sept. 93, când nava a fost preluată de Compania „Conav".

Duminică 17 oct. nu se poate lucra afară întrucât plouă tare şi există pericolul să pătrundă apa şi în magazii, peste marfă. A plouat toată noaptea şi a doua zi până aproape de prânz, după
care a stat şi a fost reluată operaţiunea de încărcare.

Muncitorii nu respectă normele privind stivajul mărfii, deşi le-am atras atenţia de mai multe ori, iar sacii cu cafea sunt manevraţi cu cârlige metalice, care rup şi curge marfa pe jos. Pentru a ceste motive am întocmit „Scrisoare de prostest", pe care am înmânat-o agentului de protecţie s-o autentifice la Notariat.

La închiderea magaziei nr. 4, s-a spart o ţeavă de presiune
de la capac şi a curs ulei peste sacii abia aranjaţi; au fost scoşi sacii şi curăţaţi de ulei, iar ţeava a fost reparată,

după care s-a închis cu grijă capacul, care a fost etanşat cu bandă adezivă.

Şeful mecanic a depistat că există pierderi de apă tehnică, iar pentru a opri pierderea, a închis toate robinetele, urmând să ne spălăm cu apă din sticlă, pentru a ajunge apa la maşini şi bucătărie până la Port Suez, deşi încă n-am plecat din portul Cochiru. Trebuie descoperită cauza pierderii apei.

În zilele de 18 şi 19 octombrie a plouat neîntrerupt, ceea ce mă îngrijorează pentru că nu se poate lucra, şi, în plus, intră apă în magazii. Abia în ziua de 20 oct. s-a oprit ploaia şi am putut scoate apa din magazii şi din santină.

Printr-o radiogramă Compania Conav ne înştiinţează că ne-a trimis 2200 $ pentru provizii, dar shipshandlerul ne-a adus marfă numai de 1300 $; deoarece diferenţa de bani nu se specifică la ce s-o folosim, vom cere explicaţii la Companie.

Pe data de 22 octombrie s-a terminat operaţiunea de încărcare a mărfii, toate actele au fost semnate iar la ora 20°° a sosit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului, de unde am pus de drum spre Tripoli.

Fiind vreme frumoasă echipajul lucrează pe covertă la asigurarea capacelor magaziilor şi etanşarea lor cu bandă adezivă.

Trecem printre insulele Lacadive cu o viteză de 11 Nd., iar dinspre N-V suflă un vânt cald.

Ofiţerul radiotelegrafist mă anunţă că ni s-a defectat staţia radio prin satelit şi mergem pe bateriile de avarie. Am dat o radiogramă la Companie unde am raportat defecţiunea respectivă.

Mai târziu am dat radiogramă şi la Compania "Romline", solicitând să ne trimită indemnizaţia de străinătate restantă, la Port Suez unde urmează sa ajungem în câteva zile. Pentru că aceste drepturi băneşti nu au fost plătite de trei luni de zile, echipajul este iritat şi răbufneşte din când în când.

Datorită defectării staţiei radio prin satelit,am revenit la orientarea după soare şi alţi aştrii cereştri ridicând drepte în înălţime

în raport de meridian, până când staţia va fi pusă în funcţiune dinou.

Ne apropiem de Capul Somaliei, urmând să intrăm în Golful Aden. Trimitem radiogramă la Compania Conav, căreia îi solicităm să ne trimită suma de 33.000 $, reprezentând dreptul de indemnizaţie pentru echipaj. Compania ne asigură că ne va trimite suma respectivă la Port Suez.

Vremea este frumoasă, favorizând echipajul să lucreze afară, pe covertă.

Marţi, 26 octombrie este Sf. Dumitru, iar Dumitru Nedelcu, şeful R.T.G. solicită aprobare pentru a-şi serba ziua numelui la bord şi i-am aprobat, dar şeful sindicatului de pe navă s-a folosit de acest prilej, punându-i pe cei prezenţi să semneze un tabel că vor face grevă la Port Suez, motivând că nu sa primit indemnizaţia de străinătate.

Am încercat să-i liniştesc, explicându-le că banii ne vor sosi în Port Suez, aşa cum ni s-a transmis de la Companie, dar şeful de sindicat s-a încăpăţânat să transmită o radiogramă, pe care a semnat-o personal, prin care ameninţa cu greva.

De atunci am interzis şefului R.T.G. să mai transmită ceva prin staţie, fără aprobarea mea.

Ca răspuns, Compania ne-a trimis 32.000 $, din care 30.000 indemnizaţia pentru echipaj şi 2000 pentru aprovizionare. Tot atunci ne-a anunţat că după ce descărcăm în Libia, vom merge în Italia, de unde vom încărca cartofi pentru Constanţa.

În finalul radiogramei făcea următoarea menţiune: „Comandantul navei va primi indemnizaţia întreagă + 50% speze,
iar şeful mechanic la fel + 30% speze; restul echipajului va primi doar 75% din valoarea indemnizaţiei." Aceasta confirmă că a luat cunoştinţă de radiograma transmisă şi semnată de liderul nostrum de sindicat, prin care ameninţă cu greva la Port Suez.

Pe înserat am intrat în strâmtoarea Bab-El-Mandeb unde se navigă pe pase şi repere de geamanduri. Când am ieşit din strâmtoare era 30 oct. 1993. Care a debutat cu o vreme frumoasă, dar un curent de aer cald bătea dinspre deşertul Saharei, aducând cu
el un val de zăpuşeală şi nisip fin care se lipea de cabina de comandă. Mai târziu, spre norocul nostrum, vântul cald s-a schimbat din sud, deci venind din pupa navei noastre, iar pe măsură ce se intensifica, ne era tot mai prielnic.

Navigam în apropierea ţărmului Arabiei Saudite, iar după o zi de mars ne-am întâlnit cu nava românească „Dolj", care venea din Constanţa şi se deplasa spre India.

Am redus viteza pentru a discuta cu echipajul, care ne-au spus că sunt pe drum de două săptămâni, iar în ţară la noi este inflaţie mare, toate sunt scumpe şi mulţi oameni o duc greu. Discuţia cu ei ne-a îngrijorat.

A fost reparată staţia radio prin satelit şi funcţionează bine, încât nu mai este nevoie de calcule.

Când am intrat la mine în cabină, m-au surprins plăcut florile mele de pe etajere: au înflorit muşcatele şi trandafirul pe care l-am cumpărat din portul Davao.

Continăam să mergem cu viteza de 12 Nd., deşi căldura este sufocantă pentru că aparatul de aer condiţionat nu mai poate face faţă.

Căpitanul secund a băut şi s-a îmbătat din nou, încât n-a mai fost în stare să intre în serviciul de cart şi l-am înlocuit.

Pe 01 noiembrie 93 dimineaţa cerul s-a acoperit de nori, apoi fulgerele, tunetele şi vântul, au lăsat loc unei ploi, care a ţinut toată ziua, a răcorit aerul, dar nu ne-au redus viteza de deplasare, deoarece totul venea din Sud-Est.

Am transmis avizările de 3 zile ptr. Port Suez şi de 10 zile pentru Tripoli, iar spre seară, în ziua de 02.XI. am ajuns în golful Suez, în timp ce pe deasupra noastră patrulau avioane americane, care ne-au chestionat: ce naţionalitate suntem, de unde venim, unde mergem ş ice marfă transportăm? După ce le-am dat toate datele, s-au îndepărtat.

După ce am avizat Port Suez pentru 24 ore, la ora 24°° am introdus în cart timonier, cu care am rămas şi eu în cabina de comandă toată noaptea.

Abia a doua zi la ora 12°° am ajuns în punctual de ancorare în partea de vest a portului, unde nava a fost dirijată pe pase. La bord a sosit agentul de protective Damman Hour, care ne-a anunţat că nu vom fi incluşi în primul convoi ce se va forma deoarece Compania nu a plătit taxa de tranzitare prin canal. Agentul ne-a luat

certificatul de naţionalitate, după care ne-a adus la bord pavilionul libian.

În ziua următoare a sosit la bord un alt agent care ne-a adus banii de la Companie şi ne-a spus să fim pregătiţi pentru a intra în convoiul de la noapte pentru tranzitarea Canalului de Suez.

În cursul zilei a sosit o barjă de la care am luat 150 tone de apă, iar la ora 20[30] a sosit la bord pilotul care ne-a introdus în convoi. De la Port Suez până la Ismailia ne-a dus un pilot, iar de acolo alţi piloţi ne-au dus până la Port Said. Pe acestă rută toţi cer, fără, ruşine să le dai stimulente pentru orice activitate prestează
(ţigări, băuturi, bani).

Ismailia este un oraş mare, cu multe vile şi multă verdeaţă, pe când pe malul dinspre Israel (peninsula Sinai) este stâncă goală.

Am transmis avizare de 5 zile pentru Tripoli. De la Companie am primit radiogramă să nu începem descărcarea la Tripoli, până când nu vom primi dispoziţie de la ei, din Constanţa, deoarece Tripoli n-a confirmat plata transportului.

Imediat ce am ieşit din Port Said, am pus de drum spre Tripoli, navigând cu viteza de 11 Nd. Deşi afară era vreme
frumoasă, echipa de la punte n-a ieşit la lucru. Am verificat situaţia şi am constatat că seara căpitanul secund a consumat alcool împreună cu ei, stabilind că a doua zi nu vor lucra, fiind duminică.

Abia când şi-a revenit din beţie, a venit la mine şi mi-a spus că îi pare rău de cele întâmplate.

-Aşa ai înţeles dumneata să faci serviciul pe navă şi să fii un model pentru ceilalţi membri ai echipajului? Cum

consideri că mă ajuţi în muncă, dacă bei până te îmbeţi atât de des? Ştii că nu eşti la prima abatere? Păcat că eşti tânăr şi capabil profesional, însă viciul dumitale se pare că nu are leac. Ce vei face dacă vreodată vei

ajunge Comandant?

-Vă rog să mă scuzaţi! Am greşit, dar mă voi strădui să nu mai repet fapta.

-Ştiai că pe vas se lucrează şi duminica. De ce le-ai spus celorlalţi să nu lucreze? Cei aflaţi în cart duc nava la destinaţie, iar ei care au băut cu dumneata, dorm pentru că azi e duminică. De ce?

-Aveţi dreptate, a mai spus încet căpitanul.

Marea este liniştită, vremea frumoasă, iar nava înaintează cu viteza de 11 Nd, încât sperăm că mâine dimineaţă să ajungem în portul Tripoli.

Astăzi este 8 noiem., Sf. Mihail şi Gavril. Avem la bord şi Mihai şi Gabriel, pe care i-am felicitat de ziua numelui, şi le-am aprobat sărbătorirea numelui cu prilejul mesei de seară. Totul a decurs frumos, în linişte.

La ora 9°°, în dimineaţa următoare, am ancorat în rada exterioară a portului Tripoli şi am informat serviciul de pilotaj care ne-a îndemnat să stăm în canal nr. 12, pregătiţi pentru a fi introduşi în port.

Echipajul s-a ocupat de definitivarea curăţeniei pe navă , pentru care le-am dat seara o sticlă de wysckei , iar eu am pescuit peşte „tai" pe care l-am dat să fie făcut saramură.În Libia , România nu avea ambasadă , doar un consulat la care se ajungea greu , şi atunci răbdăm de foame sau pescuim , până ne sosesc banii din ţară.

Deasemnea , pe teritoriul Libiei nu este voie să se consume alcool şi să se comercializeze reviste porno.

Întrucât pilotul care să ne introducă in port a sosit la bordul navei noastre abia la ora 18^{30} , acostarea la cheu , în port a fost posibilă abia peste o oră.

De la Companie am primit o radiogramă prin care ne anunță că plata transportului a fost onorată de Libia și putem începe descărcarea mărfii. În continuare ne spune că , după descarcare vom pleca la Casablanca , de unde în perioada 15-20 XI vom încărca ciment pentru Constanța.

Dimineața a sosit la bord agentul de protectie , Geinura și
un agent de la protecția muncii , care m-a amenințat că mă amendează deoarece plasa de la scară este prea scurtă; am luat măsuri ca aceasta să fie lungită cu o altă bucată de plasă.

La deschiderea magaziilor de marfă s-a constatat că marfa a fost foarte bine protejată și s-a inceput operațiunea de descărcare dar vineri nu s-a lucrat deloc, fiind ziua liberă a musulmanilor și au continuat sâmbătă.

A doua zi a sosit la bord agentul de protectie , insoțit de un funcționar de la autoritatea portuară si altul de la Compania primitorului mărfii, care ne-au cerut să cooperăm cu ei , deoarece ei au primit niște reclamații pentru care va trebui să-i însoțesc la sediu Autorități Portuare . Am refuzat , motivând că orice problemă se rezolvă numai la bord.

Descărcarea mărfii decurge normal, numai că muncitorii nu știu să lucreze cu cranicele, pe care le defectează cam des. Sper , totuși să se termine totul în 5-6 zile.

Pe data de 14 noiembrie agentul de protectie a sosit la bord şi m-a anunţat că sunt chemat la biroul Inspectorului Maritim.M-am prezentat.

-De ce refuzaţi să daţi curs invitaţiei de a vă prezenta la acest birou? m-a întrebat Inspectorul.

-Pentru că am aflat că aici îi arestaţi pe străini pentru orice, chiar şi când sunt nevinovaţi.

-Nu-i adevărat, noi îi iubim pe străini, nu avem nimic cu ei. Dovadă că pe dumneata nu te voi amenda pentru plasa aceea de la scară.

-Am remediat pe loc acea neregulă.

-Bine, eşti liber!

În timpul descărcării, coţada (o platform cu cârlig ce se prinde de macara) pe care se aşează marfa a scăpat şi a căzut pe covertă, lovind la picior un muncitor aflat lângă balustradă. În cădere, coţada a rupt un cranic cu suporţi (ponţili) cu tot, care nu a mai putut fie reparat.

Pentru sistemul defectuos în care se lucra am întocmit

scrisoare de protest, menţionând şi distrugerea cranicului.

Abia a doua zi portul a pus la dispoziţie o macara care să continue operaţiunea de descărcare.

Agentul de legătură mi-a adus un telex de la Compania Conav, prin care mi se punea în vedere că repararea cranicului se va executa la sosirea în ţară a navei. Deci, nu se aproba ce solicitasem eu.

Marfa continuă să fie descărcată defectuos, se folosec cârlige cu care se rup sacii, iar prin magazii s-a împrăştiat peste tot cafea şi ceai.

Azi este joi, iar echipele de muncitori au lucrat numai până la ora 12°°, când s-a înteţit ploaia; este prima zi

când plouă la Tripoli şi a continuat şi în zilele următoare, fără oprire, încât a intrat apa şi în magazii. Am adunat echipajul, cu care am verificat starea mărfii, luând măsurile necesare, iar pentru a combate umezeala, am introdus ventilatoare în magazii.

Aflând că în Tripoli zarzavaturile sunt ieftine, am dat bucătarului 50 $ şi l-am trimis în piaţă, ca să aibă din ce să pregătească hrana pentru echipaj.

În Tripoli am mai avut un incident cu primitorul mărfii, care a reclamat-ca să ne şicaneze- că au fost udaţi 900 saci cu
cafea , 16 saci au fost lipsă , ca şi 190 cutii cu ceai , ceea ce sa dovedit că nu a fost adevărat , când am chemat survegorul , care a făcut verificarea.

Până seara s-a terminat operaţiunea de descărcarea mărfii, dar timp de două zile nimeni n-a mai trecut pe la nava noastră. Abia pe 26 XI o şalupă ne-a adus actele navei , carnetul meu de marinar şi permisul de plecare , apoi la ora 15°° a sosit pilot la bord , care ne-a scos din port şi am pus de drum spre Casablanca , de unde urma să încărcăm o cantitate de ciment , aşa cum primisem radiogramă de la Compania noastra.

Marea Mediterană era agitate , iar noi am mers cu viteză redusă , asteptând să primim de la Companie numele agentului de protectie pe care să-l avizăm.

După ce am ocolit capul Bon, am continuat să navigăm în apropierea coastei de nord a Africii, spre strâmtoarea Gibraltar.

Am fost anunţat că hrana este pe sfârşite, iar apa ne mai ajunge pentru două-trei zile. Am dat radiogramă la Companie cerând indemnizaţia de străinătate şi

aprobările necesare pentru hrană, combustibili, material de întreţinere, bandă adezivă. Etc.

Compania ne-a răspuns abia pe 29 noiembrie, care ne-a spus numele agentului de protecţiee şi faptul că ne va trimite aprobările şi banii pentru hrană şi celelalte, dar indemnizaţia de străinătate o vom primi când vom ajunge în portul Constanţa.

Am avizat de 48 ore agentul din Casablanca, apoi portul din Casablanca, iar peste două zile am ancorat în rada lui exterioară. A sosit agentul, care ne-a anunţat că abia peste 24 ore vom intra în port, iar după încărcarea mărfii, vom merge la Ceuta (port pe coasta de nord a Marocului, vis-à-vis de Gibraltar), de unde vom lua combustibili aşa cum aprobase compania noastră.

Ne mai având hrană la cambuză, am dat dispoziţie bucătarului să facă jumări, apoi am pescuit şi a făcut borş de peşte. Pentru acestea toate au existat unele discuţii cu echipajul, printer care şi cu şeful mecanic, care s-a dovedit neînţelegător.

Abia pe 05 decembrie am terminat de încărcat din portul
Casablanca 7774 tone ciment, dar între timp rezolvasem problema hranei, urmând ca la înapoire să ne oprim în portul Ceuta pentru a lua combustibilii.

Înainte de plecare am descoperit la bord 15 persoane-transfugi, care au întârziat plecarea; abia la ora 2^{30} a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port, apoi am pus de drum spre Ceuta.

Marea era liniştită şi am beneficiat din vânt din pupa, care a permis o viteză de 12 Nd.

De la Ceuta am luat combustibilii aprobaţi şi ne-am continuat drumul spre Constanţa, navigând pe coasta

Marocului, Algerului, şi Tunisului, până la capul Bon, unde există un current favorabil, care ajută nava; se mai întâmplă câteodată şi furtuni când sulfa vântul Misstral, care coboară din M-ţii Alpi.

Când am trecut de capul Bon, Compania Conav mi-a anunţat numele agentului de protective din Bosfor pe care l-am şi avizat, deşi mai aveam vreme.

Pe 10 decembrie am trecut şi de Matapan, iar în zilele următoare treceam şi prin dreptul insulelor Chios şi Tenedos, apoi prin dreptul capului Baba.

În insula Chios era o fabrică de coniac „Metaxa", aproape de strâmtoarea Dardanele.

A doua zi am întrat în Dardanele, apoi în seara următoare ne-am oprit în Istambul, unde agentul mi-a adus un colet cu piese de schimb ptr. Motor.

Când am ieşit din strâmtoarea Bosfor şi am intrat în Marea Neagră, am fost întâmpinaţi de un vânt rece, care sulfa din N-Vest cu forţa 6, pe scara Beaufort, care ne-a însoţit până pe 13 dec. 93, ora 8°°, când am ajuns în locul de ancorare din rada exterioară a portului Constanţa unde am fost obligaţi să ancorăm, deoarece patronii nu aprobă să plătească taxe portuare, decât pe timpul încărcării sau descărcării mărfii.

În timp ce ne aflam la ancoră în rada exterioară, de la Companie am primit o radiogramă, prin care eram anunţaţi că imediat ce se va termina descărcarea comentului, să pregătim nava
pentru a încărca uree, cu care să pornim într-un nou voiaj.

-Dar reparaţiile care au fost stabilite să se execute la navă când se vor face? am întrebat eu.

-Poate, după ce vă întoarceţi, a fost răspunsul.

Auzind acea dispoziţie, tot echipajul a depus cerere de concediu pe care Compania a fost obligată să le aprobe, plătind toate drepturile băneşti la zi.

Nava a primit pilot pe 14 decembrie, care ne-a introdus în port, în dana 35, unde a sosit controlul portuar, care a durat destul de mult, descărcarea mărfii începând a doua zi.

Acasă am ajuns destul de târziu, în noapte. Soţia mi-a adus la cunoştinţă faptul că tatăl meu a murit între timp, dar ea n-a reuşit
să mă anunţe la timp. Ce mai puteam răspunde primind o asemenea
veste? „Să-i fie ţărâna uşoară şi Dumnezeu să-L ierte şi să-L aibă în pază!" , după care am aprins o lumânare, conform obiceiului creştinesc.

VI
De la Constanţa la Latakia

Era prima data când reuşisem sa fiu acasă şi să sărbătoresc zilele Crăciunului şi Anului Nou împreună cu familia mea şi cu prietenii nostri.

În luna ianuarie, după unele reparaţii sumare, am încărcat uree, sub supravegherea unui reprezentant al mărfii venit de la Bucureşti, iar pe data de 11 ian. 1994 am primit un pilot la bord, care ne-a scos din port şi,

după ce s-a ridicat ceaţa, am pus de drum spre Bosfor, pe la ora 10^{30}.

În jurul orelor 2^{00} am ajuns la Istambul de unde am luat 150 tone de combustibili, precum şi ulei marca Brown, apoi hărţi pentru pilotaj, după care ne-am continuat drumul, ieşind din strâmtoarea Dardanele la orele 17^{30}. Marea Egee era agitată, iar noaptea am avut parte de furtună, fiind obligaţi să navigăm mai spre larg şi având grijă să ocolim capul Crio, un pinten al peninsulei turceşti ieşită mult în mare; am trecut apoi prin spatele insulelor Levos şi prin faţa portului Militeni, iar de acolo pe lângă insulele Kios şi Rodos.

De la Rodos am continuat drumul prin sudul Ciprului, până când am ajuns în Latakia (Siria), naigând cu vireza medie de 10 Nd.

Şi de această dată membrii echipajului şi-au serbat zilele de naştere la bord, iar noi ceilalţi, i-am ajutat să se simtă bine, suplinind lipsa familiilor lor.

Am transmis avizările necesare la Latakia, dar nu am primit nici un răspuns. După ce trecusem de insula Cipru, şeful

mecanic m-a anunţat că s-a produs o defecţiune la motor, unde s-a
spart o ţeavă de presiune.

Am rămas în derivă preţ de câteva ore, iar eu am ieşit pe puntea de comandă unde am privit cerul înstelat.

Deasupra noastră am observat luceafărul şi am devenit visător, amintându-mi de marele nostru poet, Mihai Eminescu, care a scris poezia cu acelaşi nume. Mi-am adus aminte că poetul s-a născut la 15 ian. 1850 şi m-am

întrebat: „Câţi îl sărbătoresc astăzi? Lumea l-a uitat, aşa cum vom fi uitaţi şi noi când vom părăsi această viaţă!"

Nici în ziua următoare nu ne-a băgat în seamă nimeni când am ajuns în rada exterioară a portului Latakia, unde am stat în ancoră până luni spre seară. Am încercat să pescuiesc, dar n-am prins nici un peşte.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecţie Sipca, însoţit de alte zece persoane, care m-a anunţat că vom mai rămâne câteva zile în ancoră. Totodată mă atenţiona să nu executăm lucrări în afara bordajului.

Abia pe 19 ian. Am intrat în port, iar după acostarea navei la cheu, s-a început descărcarea mărfii. În port se mai aflau navele Arad, Târnăveni şi Fieni, cu ale căror echipaje am stat de vorbă. Ne bucurăm de fiecare dată când ne întâlnim pe diferite meridiane ale globului pământesc, ne informăm reciproc şi ne ajutăm între noi când avem posibilităţi.

Azi am un bolnav la bord, şeful electricienilor are dureri în piept, pentru care l-am încredinţat agentului de protecţie să-l însoţească la medic pentru control.

În ziua următoare am plecat în oraş cu Sandu Mailat, şeful mecanic de pe nava Fieni şi fostul meu coleg din Şcoala Medie Tehnică de Marină Constanţa.

La întoarcere am mers cu el la mine în cabină, unde am rămas o vreme la discuţii, în faţa unui pahar de vin.

21 ian. 1994. Nu s-a lucrat în port, deoarece fusese declarat doliu naţional. Murise fiul preşedintelui Siriei într-un

accident de circulaţie rutieră.

În jurul orei 18°° s-a prezentat la bord un bărbat, care mi-a spus că este de la Agenţia Orior şi va fi noul nostru

agent de protecţie, prezentându-mi ca dovadă un telex de la Compania noastră.

Peste două zile am primit de la Companie un alt telex prin care mă anunţă că va sosi din Atena reprezentantul lui Pand I, care va verifica starea tehnică a navei noastre, în vederea schimbării asiguratorului New Castle cu U.K. Reprezentantul din Atena a sosit la navă în aceeşi zi şi a verificat peste tot în câteva zile pline, lăsându-mi şi mie un exemplar cu constatările pe care le-a făcut. „Se vinde şi asta", am gândit.

Duminică am ajuns la Agenţie şi am vorbit la telefon cu dl. Jercan şi l-am informat cu cele petrecute.

Seara am rămas în oraş cu căpitanul secund şi ofiţerul III punte. Doliu peste tot, iar autovrhiculele purtau pe parbriz portretul celui decedat şi claxonau încontinuu, producând un vacarm pe străzi. Ne-am întors târziu la bord.

A doua zi după amiază a urcat la bordul navei noastre un funcţionar de la Căpităria portului, care m-a anunţat că nava este arestată, fără a preciza motivul. Nu am semnat hârtia prezentată, susţinând că aştept să vină agentul protector, a doua zi.

Am vorbit cu colegii români de pe nava Fieni, care m-au informat că şi ei au primit o hârtie prin care sunt anunţaţi că nava lor este arestată, tot fără motiv.

Dimineaţa am raportat situaţia la Compania noastră, care mi-a spus că după ce vom descărca marfa în Latakia, ne vom întoarce la Constanţa fără marfă, iar echipajul va primi retribuţia p 15 zile. Nu prea am înţeles ce ne aşteaptă, dar nu ne-am făcut probleme.

Seara am plecat iar în oraş cu Sandu Mailat, iar la întoarcere ne-am oprit la mine în cabină, unde am mai stat de vorbă şi am servit câte o bere.

Pe 27 ianuarie, însoţit de agentul de protecţie, am plecat

cu o maşină în oraşul-port Tartouse de unde am ridicat suma de
6.500 $, reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj. Cu acest prilej am primit şi un telex de la Companie, prin care dispunea să încărcăm uree pentru portul Iskinderun-Turcia.

În ziua următoare a plouat fără încetare, iar eu am fost invitat la Căpitănia portului Latakia cu actele navei, pe care mi le-a reeţinut pe motiv că nu au fost plătite nu ştiu ce datorii.

Ploaia a continuat fără oprire şi în zilele următoare, încât marfa nu a putut fi descărcată. Eu m-am deplasat la Agenţie şi am vorbit cu dl. Jercan, care m-a asigurat că va rezolva toate acele diferende.

Pe 1 februarie a stat ploaia, s-a făcut vreme frumoasă, iar echipele de muncitori au început să descarce marfa, însă macaralele de cheu s-au defectat şi lucrul s-a întrerupt din nou. Am făcut scrisoare de protest prin care am solicitat despăgubiri.

De la firmă „ Oscar" s-a primit suma de 4.500 $, care a fost depusă la bancă în contul Sipca.

După ce a fost descărcată marfa din nava „Fieni", aceasta a fost manevrată cu pupa la cheu, semn că va rămâne reţinută până când vor fi plătite datoriile portuare ptr. ea.

A sosit şi nava românească „Delta I", care a acostat la cheu în vederea descărcării orezului pe care îl aducea din Banqkok, iar mai târziu şi nava românească „Orăştie".

A doua zi de dimineaţă a sosit agentul nostru de protecţie, căruia i-am înmânat Scrisoare de protest pentru a fi autentificată şi un telex pentru Compania Conav.

Lângă noi, la cheu, a acostat şi nava „Pablo Mates" pe care sunt ambarcaţi pe diferite funcţii zece români; din discuţiile cu ei, rezultă că sunt foarte bine plătiţi.

La 03 febr. Nava „Fieni" a fost eliberată şi a părăsit portul Latakia.

La bordul navei noastre se lucrează normal, iar după amiază echipajul si-a ales comitetul de Cambuză, care să verifice alimentele şi calitatea hranei.

Echipele de muncitori descarcă din magazii ultimele cantităţi de marfă, iar echipajul se ocupă de curăţenia magaziilor şi a covertei, iar şeful mecanic a balastat tancurile din borduri.

Actele navei, precum şi cele privind marfa transportată le-am primit abia pe data 06 februarie, dar pentru a ni le elibera am plătit 60$ şi cinci cartoane de ţigări, motivându-se nişte diferenţe de saci cu uree. Am achitat tot ce mi-au cerut, numai să putem pleca din port.

Astfel ca la ora 19°° am primit pilotul care ne-a scos din port şi am pus de drum spre Constanţa, dar marea ne-a luat în primire cu un vânt de forţa 7 pe scara Beaufort dinspre N-E, care ne-a purtat pe valuri înalte, numai ruliu şi tangaj, încât am fost obligaţi să schimbăm direcţia de mai multe ori pentru a beneficia de un vânt din pupa şi travers, care ne-a ajutat, viteza crescând la 12 Nd. Furtuna a ţinut toată noaptea, dar a doua zi s-a mai

domolit, iar pe 8 febr. am trecut prin strâmtoarea Kivas, după care, ajunşi în marea liberă, am făcut câteva exerciţii de roluri pe navă, urmând să le repetăm a doua zi, dacă vremea ne va permite.

Timonierul Lupea s-a îmbătat din nou şi nu a putut să execute serviciul de cart în noaptea în care ne-a tot zgâlţâit furtuna în Marea Mediterană. Deşi am discutat cu el şi altădată, se pare că este inconştient de faptele lui şi cred că voi lua măsuri drastice împotriva lui.

Am transmis un aviz de 24 ore pentru Dardanele, însă pe data de 09 ferbruarie la ora 7°° am intrat în strâmtoare şi am navigat pe Marea Marmara, fară oprire, încât la ora 23°° am reuşit să traversăm şi prin strâmtoarea Bosfor, însoţiţi de o ploaie care nu se mai oprea.

Când am intrat in Marea Neagră, ne-a întâmpinat un vânt de forţa 5-6 pe scara Beaufort, care ridica valuri înalte ce ne-au sâcâit până la Constanţa, balansându-ne neîncetat, în ruliu şi tangaj, dar şi cu lovituri puternice în bordaj, reducând semnificativ viteza de deplasare a navei.

Am reuşit să ajungem la locul de ancoraj din rada

exterioară a portului Constanţa abia pe 11 februarie ora 18³°.

După ce am ancorat, am luat legătura cu Compania care ne-a transmis că vom intra în port în următoarea dimineaţă şi vom acosta la dana 54. N-a fost aşa pentru că pilotul a sosit la bord abia la ora 15°°, după acostarea la cheu a sosit controlul portuar, care a terminat la ora 18:30 iar noi am plecat acasă mai târziu. Între timp am discutat la telefon cu Dl. Torlacu, care şi-a anunţat prezenta la bord a doua zi în jurul orelor 10°°.

M-a întristat mult când am aflat că a murit şi Comandantul Popa Constantin.

Astăzi este 11 februarie, care corespunde şi cu ziua mea de naştere pe care o voi sărbători acasă, cu familia şi prietenii mei. S-a întâmplat aşa de foarte puţine ori.

VII
De la Constanţa la Bahrain (un voiaj încurcat)

Încărcarea navei cu uree pentru portul Tasucu din Siria s-a terminat pe data de 10 martie 1994, dar voiajul nostru avea multe întortocheri şi trebuia să fim pregătiţi.

Între orele 06°°-08°° s-a executat controlul portuar şi un pilot la bord care ne-a scos din port a acţionat foarte repede, încât după coborârea lui, am pus de drum spre Bosfor; în strâmtoarea Bosfor am intrat în aceeşi zi la ora 23³°, ni s-a făcut controlul sanitar, iar pilotul care a sosit la noi, la bord, ne-a trecut dincolo de Istambul. În jurul orelor 10°° am ajuns în strâmtoarea Dardanele, de unde un alt pilot ne-a scos în Marea Egee, de acolo am pus de drum spre Tasucu la ora 14³°.

Marea Egee ne-a întâmpinat supărata, cu furtună produsă de un vânt puternic, care sufla din N-Est cu forţa 7 pe scaara Beaufort. De această dată forţa lui ne avantaja deoarece sufla dinspre pupa.

Echipajul execută lucrări la bord, repară utilajele şi ţevile sparte, care le face mare poftă de mâncare, încât n-a lipsit nici unul de la masa de prânz sau de seară. De la o vreme şi hrana ce se pregăteşte la bord este foarte bună şi toţi membrii echipajului se declară mulţumiţi.

Am ajuns în portul Pireu (Grecia) în dimineaţa zilei de 12 martie la ora 7:40, ancorând în rada exterioară.

La ora 9°° a acostat lângă noi barja de la care am luat combustibili şi ulei. Mai târziu a sosit la bord şi agentul nostru de protecţie, care nu ne-a adus nici hărţile aprobate de companie, nici

buteliile cu acetilenă, motivând că s-ar putea să ni le aducă după amiază. Ne-a mințit, deoarece l-am sunat în mod repetat la telefon, dar n-a mai răspuns. În această situație am hotărât să ridicăm ancora și am plecat la Tasucu.

În radă la Pireu erau ancorate alte patru nave românești: Rovinari, Tg. Frumos, Plopeni și Nazarcea.

Vremea este frumoasă, iar marea aproape calmă și navigăm liniștiți cu 12 Nd. În dreptul punctului Khandelize ne-am întâlnit cu navele românești Zimnicea și Romanați, care se întorceau la Constanța.

Am ajuns la Tasucu pe data de 14.03.94 ora 17³° și am anunțat sosirea la serviciul de pilotaj, care ne-a indicat să ancorăm în rada exterioară și să așteptăm.

După ce am ancorat, am început să pescuiesc, dar până s-a întunecat n-am prins nici un pește.

Două zile nu ne-a băgat nimeni în seamă, abia pe data de 16.03 ora 10°° s-a prezentat la bord un pilot, care ne-a introdus în port, unde am ancorat la cheu. Portul din Tasucu se află într-un sat, dar care este mobilat cu hoteluri și vile frumoase și o curățenie desăvârșită, ca în orice stațiune turistică.

Este un port mic, având numai două dane, dar este dotat cu două macarale de câte 5 tone fiecare și o altă macara de 25 tone. De asemenea în port au acces nave cu un pescaj de până la 9,20 metri.

La ora 16°° în aceeși zi de când am acostat la cheu, s-a prezentat pe navă trei echipe de muncitori, care au început descărcarea mărfii. În dimineața următoare muncitorii au manevrat sacii de uree cu cârlige metalice și au rupt mai mulți saci, pentru care le-am întocmit scrisoare de protest.

În timpul descărcării am tot aşteptat răspuns de la Companie în ce direcţie vom pleca şi ce navlu vom transporta. Abia pe data dee 20.03 seara am primit radiograma, care ne menţiona să ne prezentăm la Brindissi (Italia) pentru a încărca marfă pentrul golful Persic, iar după descărcarea acesteia, vom merge în Bahrain unde nava noastră va fi urcată pe doc.

La 24 martie s-a terminat descărcarea mărfii şi surveyorul care a făcut calculul încărcăturii, a constatat că au fost 5 tone de marfă mai puţin decât cantitatea înscrisă în „Manifest".

Echipajul a făcut curăţenie în magaziile de marfă apoi a închis capacele pe care le-a asigurat.

La ora 15°° am primit pilot la bord, care ne-a scos din port şi am pus de drum spre Brindissi, traversând Marea Maditerană spre insula Chefalonia.

Am traansmis radiogramă la Compania Conav şi am jusstificat toate cheltuielile făcute la Pireu şi Tasucu, apoi am cerut aprobările necesare pentru hrană, combustibili şi apă, materiale de întreţinere, pe care să le primim în portul Brindissi.

Echipajul continuă curăţenia pe covertă, precum şi repararea unor conducte sparte. Pentru că au lucrat bine şi repede, seara la cină i-am recompensat cu patru litri de vin. S-au executat reparaţii de calitate la axiometrul din Comandă şi sârma de la sirenă, care se află în coşul de fum şi se rupsese, atacată de rugină.

Am făcut şi câteva ore de program dministrativ, fiind schimbate aşternuturile din cabinele echipajului.

Vremea se menţine frumoasă şi sperăm să ajungem la Brindissi înainte de timpul planificat, mai ales că vom naviga la adăpostul coastei Albaniei.

Am dat avizările de 24 ore, iar la ora 17°° am adunat echipajul şi i-am amintit unele obligaţii prevăzute în R.S.B. (Regulamentul Serv. la bord), precum şi unele prevederi din Codul Muncii, pe care le-a uitat.

În noaptea care a urmat ne-a întâmpinat un vânt incomod dinspre nord, care ne-a redus viteza la 10 Nd., apoi la 8,5 Nd. Cu toate acestea, a doua zi la ora 10°° am ajuns în rada portului Brindissi, iar peste două ore, eram deja acostaţi la cheu, unde am aflat că urmează să încărcăm 2000 tone de P.V.C. pentru portul Bandar Abbas.

Controlul portuar care a urcat la bord şi-a terminat misiunea destul de repede, iar mgaziile au fost declarate apte pentru

marfă.

Am întocmit Cargoplanul pentru încărcare şi am stabilit cine din echipaj se va îngriji de pontajul mărfii care va fi ambarcată la bord.

Când marfa a fost încărcată, a sosit la bord surveyor bunker, care a calculat cantitatea încărcată şi mi-a înmânat hârtia care confirma acest fapt, dar nu a întocmit şi proces-verbal de „vetrare a navei în time charter".

Pentru mai multă siguranţă am mers la Agenţie şi am vorbit la telefon cu navlositorul dn Dubai, care mi-a transmis că în afara mărfii din Brindissi mai trebuie mers la Navorosisc de unde să încărcăm cherestea şi produse metalice, apoi la Castelone pentru a încărca o cantitate de produse chimice cu destinaţia Doha, Dammân şi Bandar Abas.

Neavând lista mărfurilor ce urmau a fi ambarcate la bord, nici cantitatea lor, am fost nevoit să întocmesc un

cargoplan, cu scopul de a putea încărca o cantitate cât mai mare.

Am informat Compania despre noua situaţie, care mi-a transmis că marfa de la Navorosisk va fi gata abia după 15 aprilie 1994, iar de la Castelone nu a primit acceptul, deci contractul nu poate fi onorat.

În continuare Compania m-a anunţat că ne-a aprobat cumpărarea hărţilor necesare, precum şi unele mici cantităţi de materiale de întreţinere (diluant, miniu de plumb) şi freon.

Am avut o nouă discuţie cu navlositorul din Dubai care a revenit la prima hotărâre, dar susţine să luăm din Chirogia numai baloţii mari de cablu.

În portul Boindissi a sosit şi nava românească „Baia de Criş", pe care este Comandant Iordache şi şef mecanic Cici Vasilescu. I-am vizitat şi am stat de vorbă cu ei, apoi mi-au întors şi ei vizita.

Pe data de 1 aprilie s-a încheiat operaţiunea de încărcare a mărfii, iar la ora 16°° am primit pilot la bord, care ne-a scos din port şi am pus de drum spre Chirogia (Italia), deşi nu ştiam numele

agentului de protecţie pe care urma să-l avizăm.

În noaptea care a urmat ne-a prins furtuna în Marea Adriatică, cu valuri mari, şi vânt de forţa 7 pe scara Beaufort, care ne-a zgâlţâit destul de tare, apoi a început o ploaie rece, care a ţinut până dimineaţa.

Ca totul să ne fie împotrivă, s-a mai defectat şi staţia radio şi am fost complet izolaţi de lume.

Am ajuns în rada exterioară a portului Chirogia la 03 aprilie 1994 ora 3³° şi am ancorat, deşi la apelul nostru,

port-controlul ne-a răspuns că nu deţine nici o informaţie în legătură cu nava noastră.

Specialiştii noştri R.T.G de pe navă au reuşit să repare staţia radio şi televizorul şi astfel am putut lua legătura cu Compania noastră, care ne-a transmis numele agentului de protecţie din Chirogia, pe care l-am avizat; pentru siguranţă l-am avizat şi pe navlositor. Am încercat să pescuiesc, dar n-am prins nimic.

După amiază marea s-a învolburat, cerul s-a întunecat, iar dinspre N-Est s-a pornit un vânt puternic de forţa 7 pe scaara Beaufort, care ridica valuri înalte de 3-4 metri, şi care loveau bordajul din toate direcţiile, balansând-o. Suportăm greu furtuna în ancoră.

Seara a început şi ploaia, care venea în rafale şi nu s-a oprit toată noaptea. Este foarte frig, o termperatură ce nu depăşeşte + 4° C, probabil că a nins în Munţii Alpi.

La ora 8°° dimineaţa serviciul de pilotaj din port ne-a anunţat să ne pregătim pentru a primi pilot la ora 12°° care ne va introduce în port. De această dată s-a ţinut de cuvânt şi totul a decurs întocmai. Portul are dane. Imediat ce am acostat la cheu, la bord au urcat agentul de protecţie şi reprezentantul navlositorului din Dubai. Acesta din urmă m-a anunţat că el a angajat nava pentru transport pe durata de un an de zile, iar reparaţia ce urmează a i se face la Bahrain, tot el o va executa.

La plecarea lor de la bord, am dat agentului nostru de protecţie nota pentru hărţile necesare şi i-am cerut să-mi aducă un

pavilion local din Chirogia.

Spre seară am transmis toate informaţiile la Compania Conav, cât şi unele detalii în legătură cu contractele

pentru marfa ambalată în lăzi pentru Bandar Abas şi, respectiv, baloţii de cablu pe care îi vom transporta pe covertă pentru Abu-Dabi.

Seara n-a mai plouat şi am mers să vizitez oraşul Chirogia, care este un fel de insulă, lagună, iar legătura dintre diferitele cartiere se face prin poduri; oraşul are străzi vechi, strâmte, precum şi canale pe care navigă bărci. Deşi are un aspect de comunitate pescărească, poate fi uşor asemănat cu Veneţia.

Am solicitat apă potabilă, iar până seara am ambarcat 170 tone.

A doua zi o parte din echipaj a plecat să viziteze oraşul Veneţia. Cu acest prilej şeful mecanic a mers la cimitirul de maşini vechi pentru a căuta o maşină.

Spre seară a început ploaia, care nu s-a oprit toată noaptea şi nici a doua zi.

La bord a venit reprezentantul navlositorului, care mi-a dat suma de 1000 $ cu care să plătesc oameni care să amareze marfa de pe covertă, în caz de furtună.

Banii i-am împărţit membrilor echipajului care au executat această operaţiune periculoasă, după un plan pe care l-am întocmit în acest scop.

Pe data de 13 aprilie am mers la Căpitănia portului, am semnat în registru că vom pleca în ziua următoare, prilej cu care am ridicat şi certificatul de siguranţă al mărfii, ce imi fusese reţinut de un funcţionar.

Noaptea a fost linişte şi o vreme bună, dar dimineaţa nava era înconjurată de o ceaţă care acoperise tot portul. Am aştepat până pe la ora 10°° când aceasta s-a ridicat şi a apărut soarele, presiunea atmosferică era de 748 mm. coloană de mercur, iar încărcarea decurge normal.

Compania ne transmite că ne-a aprobat materialele pentru întreţinerea navei, dar le vom primi când vom ajunge în Port Said.

Seara am fost în oraş cu doi colegi, am făcut cumpărături, apoi am intrat într-un restaurant unde am baut o bere şi am văzut la TV meciul de fotbal Fc. Porto – Ac. Milan, deoarece televizorul nostru de pe navă este, din nou, defect.

Dimineaţa au sosit echipele de muncitori la lucru, dar totul merge foarte încet, dau dovadă de lene, încât din cele opt ore, nici jumătate nu muncesc.

Seara am refăcut calculele privind dispunerea mărfurilor la bord, pentru a obţine echilibrarea optimă, care să nu afecteze stabilitatea navei, atât în staţionare cat, mai ales, în marşul pe mare în caz de furtună.

Operaţiunea de încărcare s-a terminat la ora 19³°, au fost semnate actele, iar peste o oră am primit pilot la bord care ne-a scos din port cu ajutorul a două remorchere de manevră. După coborârea şi plecarea pilotului am ancorat în rada exterioară şi, până la ora 24°° echipajul a desăvârşit operaţiunea de amarare a mărfii aflată pe covertă. Când totul a fost gata, am pornit şi am pus de drum spre Abu Dabi (Emiratele Arabe Unite).

Noaptea este senină, cu stele pe cer, iar marea este liniştită, încât nava înaintează cu viteza de 11,7 Nd.

După ce am transmis avizările către cei interesaţi, am dat un telex şi pentru Compania Conav, prin care am justificat cheltuielile făcute.

Fiind duminică, am dat liber echipajului să se odihnească, folosind numai pe cei din serviciul de cart.

După ce am intrat bine în Marea Mediterană, am început să ne apropiem de coastele Libiei şi Egiptului, navigând costier până la Port Said; continuând să mergem pe aceeşi viteză de 11,7 Nd., vremea fiind la fel de frumoasă ca şi la plecarea din portul Chirogia.

Pe 18 aprilie am transmis un telex la Companie pentru aprobarea procurării alimentelor, antidotului, apei, combustibililor, uleiului şi materialelor de întreţinere, dar ni s-a răspuns la Port Suez, nu la Port Said, aşa cum ne transmisese mai înainte.

Şi în dimineaţa următoare ne-a zâmbit un soare blând şi toată ziua am navigat pe o mare liniştită, care ne-a permis să navigăm cu aceeaşi viteză, iar echipajul să poată executa lucrările pe covertă. Noaptea, însă, a început să sufle un vânt rece dinspre S-E, care a ridicat valuri înalte ce ne produceau balansări; după ora 23°° vântul de forţa 5-6 s-a schimbat, suflând din pupa, dinapoia traversului, care ne avantaja.

Eu am făcut ordine în dosarele navei, apoi am transmis la Companie că pe navă s-au executat lucrări de calitate, cu mijloacele bordului şi echipajul a lucrat cu spor. La aceasta Compania a răspuns că ne va trimite suma de 260 $ cu care să fie premiaţi 5-6 membrii ai echipajului, care s-au evidenţiat în mod deosebit. Banii au sosit, dar nu i-am putut mulţumi pe toţi.

La Port Said am ajuns pe 21 aprilie ora 16:00 şi am ancorat în rada exterioară, dar agentul protector Ahmed m-a anunţat că vom rămâne în ancoră, Compania ne achitând taxele portuare şi cele de traversare pe canal. De asemenea mi-a spus că ne-a pregătit toate materialele pe care ni le-a aprobat Compania, dar urmează să ni le aducă în port.

Mai târziu ne-a contactat şi Atlas, agentul charterului, care s-a interesat de navă şi de marfă, apoi ne-a sfătuit să stăm în canlul nr. 12.

În locul de ancoraj din rada exterioară a Port said, a ancorat şi nava românească „Cotnari", dar nu putem discuta cu echipajul, fiind departe. Se pare că şi ei au acelaşi charter.

În ziua următoare, pe la ora 11^{30} ne aflam în canalul 12, legaţi cu pupa la geamandură şi cu prova fixată în două ancore, aşteptând actele de la autorităţile portuare; ni le-a adus agentul Almeira, care a sosit la bord, însoţit de agentul Atals.

Peste o jumătate de oră lângă noi a acostat o barjă, de la care am luat combustibilii şi uleiul aprobate. Am aşteptat toată ziua în acel loc. Abia la ora 24°° a sosit pilotul la bord, care urma să ne introducă în convoi pentru traversarea Canalului Suez.

În timp ce s-a executat manevra de virare a ancorei şi aducerea ei pe covertă, vineiul de ancoră a cedat, iar până când s-a remediat defecţiunea, am pierdut câteva numere de ordine în convoi, fiind aproape să ratăm traversarea.

Când am reuşit să legăm nava în locul stabilit, la bord a sosit agentul de protecţie, care ne-a adus: ulei, hărţi, un sul de „notice to readines" şi hârtia navtex. L-am întrebat de ce nu ne-a adus indemnizaţia de străinătate? „ Nu ştiu nimic despre aceasta", a răspuns el scurt, fără a da o altă explicaţie.

La capătul traversării, după ce am ajuns în Port Suez, şeful mecanic m-a anunţat că ni s-a defectat pompa pentru răcirea pistoanelor motorului principal, care trebuie urgent reparată.

Noroc că reuşisem să ancorăm. Ce am fi făcut dacă pompa se defecta când ne aflam pe canal? În mod sigut puteam intra în mal. Asemenea defecţiuni sunt periculoase. Remedierea defecţiunii a durat până în noapte, timp în care lângă noi a acostat tancul de mototrină, de la care am luat 250 tone.

La ora 4°° am ridicat ancora şi am pus de drum spre Abu Dabi, dar tot fără a primi indemnizaţia de străinătate. În Golful Suez pentru a intra în Marea Roşie, navigaţia se face „pe pase" şi geamanduri, până când se termină peninsula Sinai, iar după ce se navigă câteva zile prin Marea Roşie, ieşirea se face prin strâmtoarea Bab-El-Mandeb. Care are tot o separaţie pe pase, până se intră în golful Aden. De la Port Suez şi până în golful Aden se navigă foarte greu, întrucât este o căldură insuportabilă, iar viteza este redusă datorită căldurii, dar şi vizibilităţii reduse pe care o provoacă nisipul adus de vânt din deşerturile Arabiei şi Abisiniei.

Astăzi este 24 aprilie 94, ziua Floriilor. Fiind şi ziua mea de nume, am primit felicitările din partea echipajului, iar prin telefon m-a felicitat soţia şi prietenii noştrii din Constanţa. La masa de seară am dat echipajului câte o sticlă de bere de fiecare.

După ce am ieşit din Golful Aden şi am intrat în Marea Arabiei, navigând aproape de coastele Iemenului şi Omanului, am transmis avizările către cei interesaţi şi am continuat să mergem cu viteza de 12 Nd, vremea fiind frumoasă; spre prânz a început să sufle încet un vânt din S-Vest, dar bate din pupa şi nu ne incomodează, dimpotrivă.

Echipajul raşchetează şi vopseşte de zor părţile navei afectate de rugină din cauza apei sărate de mare, deşi căldura este destul de mare.

Am intrat în cabină unde este aproape la fel de cald, deşi funcţionează aparatul de aer condiţionat, dar se vede că nu prea face faţă.În cabină am doi trandafiri şi alte flori în ghivece, pe care le îngrijesc şi le iubesc foarte mult, pentru că eu le-am crescut. Un trandafir îl am din Japonia, iar pe celălalt îl am din portul Davao (Filipine); primul deja a înflorit pentru prima dată; îl aştept şi pe cel de al doilea.

Am pătruns în golful Oman, apoi am străbătut strâmtoarea Ormuz şi am intrat în golful Persic. Vremea continuă să fie frumoasă şi am executat cu echipajul câteva exerciţii (roluri): de abandon al navei şi de folosire a staţiei radio în caz de incendiu la bord. După exerciţii am stat de vorbă cu echipajul navei, iar unii dintre ei mi-au depus cereri pentru repatriere, pe care le voi trimite la Compania Conav.

După amiază am transmis un telex la Companie în care am cerut: trimiterea indemnizaţiei de străinătate la Abu Dabi: alimente, antidot, bandă reflectorizantă pentru colacii de salvare, rezistente pentru cuptorul de pâine, combustibili, vopsele, materiale de întreţinere.

Am sunat-o şi pe Aurora acasă şi i-am urat sărbători fericite de Paşte, la fel şi prietenilor noştri.

Spre seară ofiţerul R.T.G. m-a anunţat că s-a defectat radarul Kelvin.

Pe 30 aprilie au fost spălate covoarele din cabine, care s-au uscat până seara şi au fost aşternute la loc, deoarece pe 1 Mai a fost prima zi de Paşte, pentru care bucătarul

nostru ne-a făcut borş de miel, cozonaci, ouă roşii; noi am mâncat la fel şi a doua zi de Paşte.

Eu am transmis avizările pentru cei interesaţi, apoi am trimis telex la Companie cu pontajul pe luna aprilie, la care am
adăugat şi cererile de repatriere, care solicitau aprobarea când vom ajunge în Bahrain. De asemenea am transmis lista cu materialele necesare actele pentru obţinerea vizei pe actele registru. De la Companie ni s-a transmis numele agentului de protecţie din Bahrain, pe care l-am şi avizat.

Vremea este frumoasă şi echipajul lucrează pe covertă. Şeful mecanic şi subalternii săi de la maşini au terminat construcţia metalică în care vor fi fixate buteliile de oxigen şi acetilena.

Înainte de a ajunge în strâmtoarea Ormuz, am întâmpinat un curent contrar în apa mării, care opune rezistenţă la înaintarea navei şi de aici a micşorare a vitezei.

De la Compania Conav n-am primit nici o aprobare pentru provizii, nici măcar ptr. alimente.

Azi este 04 mai 94 ora 7$^{1°}$ când am intrat în strâmtoarea Ormuz. Pe pasa de navigaţie întâlnim multe nave de pescuit, iar noi încercăm să ne strecurăm printre ele, ca la slalom (la sky).

Primim o radiogramă de la Companie care ne spune unde vom face buncherare, dar nu aminteşte nimic despre hrana noastră şi despre materialele necesare.

La ora 21°° am ajuns la locul de ancoraj din rada exterioară a portului Abu Dabi, dar n-au putut intra în canal până la ora 24°° datorită slabei pregătiri profesionale a pilotului sosit la bord, astfel că abia la ora

3°° dimineaţa am putut acosta la cheu, după ce o manevră greşită a dus la ruperea unei parâme de la pupa.

La bord a sosit agentul de protecţie şi odată cu el au urcat şi muncitorii, dar neavând macara de cheu pentru manevrarea mărfurilor grele de pe covertă, au plecat. Era vorba de rolele de cablu uriaşe.

Am vorbit la telefon cu domnii directori Grădinaru, Torlac şi Melcea, cărora le-am explicat greutăţile în care ne zbatem, dar m-au liniştit, spunându-mi că în zilele următoare va sosi dl. Torlac la Bahrain, ne va aduce indemnizaţia de străinătate şi va rezolva toate celelalte probleme ale navei.

A doua zi agentul ne-a adus alimentele şi materialele solicitate de mine. Eu am mers şi am făcut prelungirea vizei pe şase carnete de marinar, pentru care am plătit suma de 213 $. Seara am rămas în oraş până la ora 22°°. Abu Dabi este un oraş nou, modern, curat şi foarte frumos, de parcă te-ai afla într-un decor din filmele ştiinţifico-fantastice.

Pe data de 06 mai ora 10³° s-a terminat operaţiunea de descărcare a mărfii de pe covertă, iar după ce am primit actele mărfii şi pilot la bord, am fost scoşi din portul Abu Dabi şi am pus de drum spre portul Bander Abas, către care am transmis avizare de 24 ore.

În dimineaţa următoare nava noastră era deja ancorată în rada exterioară a portului Bander Abas,de unde la ora 12³° ne-a luat un pilot local, care ne-a introdus în port, ajutat de două remorchere, fiecare dintre ele având câte două remorci.

Descărcarea mărfii a început la ora 15³°, mai întâi marfa aşezată pe paleţi, apoi cea ambalată în lăzi, pentru care a fost adusă altă macara.

Din Italia au sosit trei persoane, din care un surveyor, care au asistat la descărcarea mărfii, primind hrană şi cazare pe nava noastră, cât va dura această operaţiune.

Şi aici muncitorii folosesc cârlige pentru manevrarea mărfii şi, din neatenţie, au rupt mulţi saci, pentru care am făcut scrisoare de protest.

La data de 09 mai am primit controlul de la Căpitănia portului, care a găsit totul în regulă, dar a constatat că tocmia în acea zi expiră termenul de valabilitate al Certificatului de siguuranţă pentru radio şi celelalte echipamente. Pentru a evita măsura amenzii, le-am dat unele „atenţii", iar ei s-au prefăcut că
n-au observat, aşa cum se procedează peste tot.

Operaţiunea de descărcare a mărfii s-a terminat pe 12 mai, iar după primirea actelor am primit şi pilot la bord, care ne-a scos din portul Banderr Abas, după care am pus de drum spre Bahrain.

Aflaţi în marş pe mare, am primit radiogramă de la Bahrain, care ne solicită ora sosirii noastre în rada portului lor. Am transmis avizările necesare, iar la Compania Conav am întrebat ce vom face după urcarea pe doc?

Echipajul spală magaziile şi coverta, însă totul merge greu deoarece pompa de covertă este defecă şi nu poate fi pusă în funcţiune decât mâine.

Pe 13 mai ora 13°° am ajuns în dreptul farului de intrare în portul Bahrain, de unde am luat legătura cu port-control, care ne-a îndrumat spre geamandura nr. 3, pentru a ancora. Am reuşit să ancorăm abia la ora 18°°, după care nava noastră a fost vizitată de Garda de coastă. Până seara am pescuit.

A doua zi de dimineaţă a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus în rada interioară din faţa Şantierului Naval, unde am ancorat din nou.

Mai târziu a urcat la bord agentul nostru de protecţie, însoţit de controlul vamal, iar după ce şi-au făcut datoria, au plecat.

În şantier se află ancorată şi nava românească „Grădiştea", care a fost urcată pe platforma docului respectiv şi, din discuţii cu Comandantul ei, am aflat că a fost preluată în „bare-boate" de către S.T.S Viena, care i-a şi schimbat numele în „Danube Trading". Tot de la el am aflat că, înainte de a urca pe doc, navei trebuie să i se facă asieta la 0,85%. Am dat dispoziţie echipajului să introducă apă în magazii, până la 0,90 %, iar pe data de 15 mai nava a fost, deja, urcată pe doc.

La terminarea acelei manevre s-a prezentat şi şeful şantierului, care ne-a aprobat să ne legăm la mal pentru a primi curent electronic şi apă, apoi să fie spălat bordajul exterior al
navei, ceea ce s-a făcut în următoarele ore. Înainte de a pleca de la doc, şeful şantierului a inspectat corpul navei pe dedesubt, exprimându-se: „Arată bine!" Chilele sunt întregi, bordajul prezintă o mică bosă (înfundare), însă lipsesc „zincurile" (plăci de zinc lipite pe bordaj pentru a proteja tabla împotriva ruginii), care au fost pierdute.

După ce am primit „Instrucţiunile docului", în care sunt prevăzute toate regulile ce trebuie respectate, am executat indicaţiile, organizând serviciul de cart la punte şi la maşini, împreună cu şeful mecanic.

În ziua următoare au sosit la bord domnii Torlac şi Blănaru, împreună cu care am mers la biroul şefului de şantier, unde au fost discutate toate lucrările care urmau

să fie executate la bordajul navei noastre şi unele remedieri la cârmă.

Pentru început s-a hotărât raşchetarea corpului navei, de la linia de plutire, în jos spre chilă, respectiv opera vie (partea care se află sub nivelul apei).

După ce a fost raşchetată, s-a trecut la sablarea ei, operaţiune grea, care a produs un nor gros de praf, care se ridica în aer şi-i îneca pe cei ce lucrau, astfel căpitanul secund şi ofiţerul III punte, au fost nevoiţi să meargă în oraş la otalmolog, iar doi marinari au fost afectaţi la căile respiratorii.

Între timp eu am disentat, la bordul navei, cu dl. Blănaru pe care l-am întrebat ce s-a hotărât cu membrii din echipaj care au solicitat repatrierea, la care acesta a răspuns:

-Nu se aprobă nici o repatriere! Excepţiee vor face cei doi ofiţeri stagiari, care vor pleca atunci când nava va ajunge în Kuweit. Ceilalţi poate vor pleca atunci când veţi fi ajuns în Marea Mediterană.

-Ce îmi poţi spune de indemnizaţia echipajului?

-Miercuri voi merge în Dubai pentru a lua suma de 25.000 de $, cu care voi rezolva toate problemele.

-Ce vom face după ce nava noastră va fi coborâtă de pe doc?

-Imediat după ce termină reparaţiile, veţi pleca la Dubai, în portul Abu Dabi, de unde veţi încărca sulf pentru Bombay.

În aceeşi zi, pe la prânz, a sosit la bord Registrul de la Germanicher, care mi-a solicitat actele navei, după care a verificat amănunţit fiecare utilaj de pe navă, iar la plecare a luat cu el actele, urmând să revină a doua zi

pentru a continua verificările- probabil în vederea plreluării navei.

Şantierul Naval ASRY dispune de două docuri plutitoare
şi un DRY-DOC, care poate ridica nave în greutate până la 100.000 tone.

În zilele care au urmat a fost scoasă elicea navei, iar pentru că presetupa a fost găsită uzată, a fost făcută comandă să fie trimisă alta din Olanda.

Operaţiunea de raşchetare şi sablare a operei vii fiind terminată, echipajul a dat prima „mână" de miniu de plumb, apoi au fost montate zincurile, după care a fost dată şi a doua mână, peste care, după uscare, porţiunea respectivă a fost acoperită cu vopsea.

Din discuţia cu dl. Torlac am înţeles că dânsul ne va însoţi până în portul Sarjah de unde vom încărca cupru, apoi vom pleca la Karachi (Pachistan).

Seara dl. Torlac ne-a invitat în oraş pe mine, şeful mecanic, ofiţerul III mecanic şi pe fiul său, Mihai, care îndeplineşte funcşia de ofiţer electrician pe navă.

Oraşul Bahrain este foarte frumos, dar toate sunt scumpe, depăşind cu mult preţurile din Europa.

A doua zi s-a prezentat la bord agentul de protecţie care ne-a adus suma de 22.000 $, reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj, până la data de 31 mai 1994.

Pe data de 21 mai, aproape de prânz, cei doi directori ai Companiei noastre- dl.Torlac şi dl Blănaru- s-au prezentat la navă, unde au avut o manifestare ieşită din comun- dictatorială- şi, fără niciun motiv, ne-au jignit pe toţi membrii echipajului, învinuindu-ne că nu muncim pe măsura banilor pe care ni-i dau ei, spunând că

ar trebui să muncim zi lumină, fără pauză.

Cei mai afectaţi au fost şeful mecanic şi căpitanul secund, considerând afirmaţiile lor nejustificative, deoarece pe navă, pe lângă serviciul de cart, tot echipajul munceşte zilnic, remediind defecţiuni care ar costa mii de dolari în alte împrejurări, iar noi facem econimii, lucrând cu mijloacele bordului şi aşa sărace şi vechi, din dorinţa de a menţine nava în stare de funcţionare.

Le-am prezentat o listă cu cerinţele noastre imediate şi anume: desinsecţia navei pe care s-au inmulţit carcalacii, cumpărarea unei maşini de spălat rufe; cumpărarea unei maşini de raşchetat, pentru a nu se mai face totul manual, care merge încet şi este foarte greu, manual, procurarea vopselelor, diluantului şi altor materiale de întreţinere a navei; repararea radarului, etc.

Amândoi s-au prefăcut că nu au auzit şi nu s-a rezolvat nimic, plecând fără să spună ceva.

A doua zi au sosit amândoi la navă pe la ora 10^{30} şi m-au întrebat dacă am pescuit, iar răspunsul meu a fost afirmativ. Mi-au dat dispoziţie să-l dau bucătarului, care să-l prepare saramură şi prăjit, l-au mâncat şi apoi au plecat în oraş, de unde s-au întors la 15^{30}, au mâncat din nou din raţia echipajului, după care au părăsit nava, lăsând-o tot cu problemele vechi, nesoluţionate.

Pe data de 24 mai s-a terminat de vopsit opera vie şi a fost montată cârma. Doi oameni din echipaqj au înscris pescajul navei: la prova, la cuplul maestru şi la pupa; o altă echipă a lucrat la raşchetarea şi vopsirea Castelului şi a coridoarelor interioare.

După amiază a fost adus la bord un alt telex, în locul celui vechi, care se defectează mereu. Urmează să fie montat de tehnicienii noştrii cu mijloacele bordului.

Din cele 36 de butelii de oxiden existente la bord, 34 sunt goale şi ar urma să le încărcăm, numai că am primit acte doar pentru cele două care sunt pline.

Nu stăm bine nici la mijloacele necesare pentru protecţia muncii, în sensul că au fostt cerute două aparate de respirat şi lanterne, dar a fost adus unul.

La 25 mai a început să se introducă apă în doc la ora 9^{30}, iar la ora 13^{00} toate manevrele luaseră sfârşit, nava noastră fiind ancorată în rada exterioară.

Imediat şi-au făcut apariţia reprezentantul Germanicher, care a continuat să verifice pompele de incendiu, bărcile de salvare care fuseseră lăsate la apă, pompa de avarie şi forepeak-ul. Constatând că toate sunt bune şi în stare de funcţionare, acesta a întocmit actele necesare, iar la ora 18^{30} a părăsit nava, însoţit de dl. Torlac.

A doua zi am primit permisul de plecare din şantier şi din port, iar la ora 13^{00} pilotul sosit la bord ne-a scos în mare; odată cu debarcarea pilotului, au fost debarcaţi şi cei doi ofiţeri stagiari, care urmau să se întoarcă în România cu avionul.

Întrucât dl. Torlac se află la bord şi ne-a comunicat că urmează să mergem în portul Jubail pentru a încărca sulf pentru portul Bombay, am pus de drum spre Jubail, iar pentru că timpul (vremea) era frumoasă şi marea calmă, echipajul a curăţat magaziile de mărfuri pregătindu-le pentru a primi o nouă marfă. Şeful mecanic a balastat tancurile din borduri pentru a asigura echilibrul necesar al navei în marş.

După masa de seară am făcut adunare pentru alegeri sindicale. De la Compania Conav ni s-a transmis faptul că începând cu 27 mai 1994 ora 8°° nava noastră a intrat în „ time charters".

În marş ni s-a defectat pompa de balast, la repararea căreia echipajul a lucrat toată noaptea.

La ora 1³° am ajuns în rada exterioară a portului Jubail, unde am ancorat. Dimineaţa am luat legătura cu agentul de protecţie, care ne-a spus să aşteptăm în ancoră, unde va veni surveyorul să ne controleze magaziile în vederea eliberării „port- elearance".

Abia pe 28 mai ora 10³° am fost anunţaţi de serviciul de pilotaj să fim pregătiţi pentru manevrele de intrare în port. A fost pornit motorul şi a început să fie ridicată ancora la bord, însă vinciul a cedat, electromotorul lui s-a ars şi abia am reuşit să aducem ancora pe bord, cu ajutorul unui cranic.

Pilotul a întârziat şi el, iar nava noastra a ajuns în port şi a acostat la cheu, abia la ora 23³°.

Imediat după acostare, şeful mecanic a început să debalasteze tancurile. La bord au urcat agentul de protecţie şi autorităţile portuare, care au terminat controlul în mai puţin de o oră.

Pentru arderea electromotorului de la vinciul de ancoră, am întocmit protest de mare, pe care i l-am înmânat agentului, în

vederea autentificării la Notariat.

A doua zi la ora 4°° dimineaţa la bord s-au prezentat echipele de muncitori, care a început să încarce sulf în magaziile navei, pentru care am fost nevoiţi să scoatem mingiurile (bare metalice care se aşează travers pentru

fixarea mărfii). Până la ora 18³° toată marfa a fost încărcată, astfel încât la ora 21°° am primit toate actele necesare şi pilot la bord, care ne-a scos în mare. După ce am trecut prin strâmtoarea Ormuz şi am pătruns în golful Oman, echipa de la punte a armat bine mingiurile pe covertă şi a făcut curăţenie, apoi a etanşat capacele amagaziilor cu bandă adezivă.

Intrând în Marea Arabiei, am pus de drum spre Bombay.

Echipajul a montat şi a pus în funcţiune noul telex prin care am şi primit de la Companie veşti: dl. Grădinaru ne-a transmis că ni s-a aprobat rebobinarea electromotorului de la vincul de ancoră defect, apoi dl. Melcea ne-a cerut detalii despre acest incident, pe care l-am explicat cu amănunte.

La ora 16°° am oprit, rămânând o vreme în derivă, până am reuşit să aducem ancora la postul ei, unde am amarat-o pentru eventualitate de furtună.

Noaptea care a urmat a fost grea pentru şeful mecanic, care a avut dureri marin în zona lombară (sciatică), care l-a imobilizat la pat şi abia am aşteptat să ajungem la Bombay ptr. un tratament.

Eu am dat un telefon în California – S.U.A.- unde am vorbit cu fiica mea, Irina, pe care am felicitat-o, fiind ziua ei de naştere.

A doua zi ne-a întâmpinat o zi frumoasă, cu soare, dar viteza noastră este modestă. Văzând că de la Companie nu primim nici o veste, le-am transmis noi două telexuri: unul prin care solicităm aprobarea pentru proviziile obişnuite, iar altul prin care cerem să ne fie trimişi la Bombay banii reprezentând indemnizaţia noastră de străinătate.

Echipajul a lucrat cu spor pe covertă până seara. Azi este 1 iunie - ziua internaţională a copilului, dar aspectul vremii de afară nu coincide cu candoarea lor, încât suntem întâmpinaţi, încă din zorii zilei, de un vânt sâcâitor, care suflă dinspre Sud-Vest, ridicând valuri medii, dar suficient de mari de a reduce viteza navei.

Ni s-a defectat iar telexul, iar de la Companie nu mai avem nici o veste în acele zile. A doua zi, spre seară, primim de la Companie o radiogramă, prin care ni se aprobă să dăm rufele la spălat şi să încărcăm cu oxigen buteliile goale, iar ne obligă să le deconectăm şi să le conecteze echipajul, deşi protecţia muncii prevede că aceasta trebuie executată de personal specializat.

În noaptea care a urmat marea s-a dezlănţuit şi s-a pornit o furtună puternică, cu ruliu şi tangaj care ne-a aruncat din paturi, încât nu s-a putut dormi deloc.

Mulţi au avut rău de mare, inclusiv dl. Torlac, care naviga împreună cu noi. Abia pe la ora 10°° a doua zi a mai scăzut furtuna din intensitate, dar balansul navei tot nu a permis reluarea lucrului la bord, deşi trebuia demontat vinciul defect, pentru a fis scos electromotorul ars, ce urma să fie trimis la reparaţie la sosirea în port la Bombay.

Pentru a evita loviturile puternice ale valurilor în bordaj, după amiază am schimbat de drum şi, astfel, balansul s-a redus şi s-a putut lucra.

Bucătarul mă anunţă că în cambuză mai sunt alimente pentru o zi, două. Sper să ajungem la timp la destinaţie şi să ne aprovizionăm, dar nu-i spun nimic.

Am transmis avizări de 24 ore la Bombay, iar în dimineaţa următoare ancorăm în rada lor exterioară. La ora 6³° am contactat serviciul de pilotaj, care ne-a

răspuns că vom avea pilot în jurul orelor 9³°, iar la ora 11°° vom fi acostaţi la cheu, în port, ceea ce s-a şi întâmplat, spre norocul nostru.

Mai târziu a urcat la bord agentul de protecţie, însoţit de echipa care urma să ia la reparat electromotorul. Tot el ne-a adus vestea că vom sta în rada exterioară a portului 5 zile şi la descărcare alte 5 zile.

Sosind şi Shipshandlerul, l-am întrebat de ce nu ne-a adus alimente, că nu mai avem deloc? Ne-a răspuns că nu are bani, banca

fiind închisă, dar va încerca să caute pentru noi ceva de mâncare.

După ce electromotorul a fost pus în şalupa cu care venise agentul, au plecat toţi, dar am apucat să-i solicităm agentului de protecţie să-mi aducă un pavilion indian şi hărţi cu portul Bombay şi împrejurimile acestuia.

Am continuat să pescuim pentru a completa hrana la bord, dar am prins puţin, iar alimentele aduse de Shipshandlerul a doua zi, ne vor ajunge doar două zile.

În noaptea care a urmat a plouat destul de bine. Ne-am bucurat că ne-a spălat nava de sare, de praful depus de la operaţiunea de sablare din şantierul din Bahrain şi de toată mizeria care s-a adunat de peste tot.

Eram pe punte când a intrat în radă nava românească „Călimăneşti", înainte de ora 23°°. Această radă se numeşte interioară, deşi ea se află în direcţia musonului Sud-Vest, iar nava noastră a fost ancorată chiar la intrare, în bătaia vântului. În a doua parte a nopţii musonul a suflat atât de tare, încât a răscolit apa în radă, până când a întors nava noastră travers pe intrare; balansul s-a

mărit, inclinaţia ajungând la 25° şi nu ne-am putut odihni deloc toată noaptea, cât a ţinut furtuna, până seara la ora 17°° când s-a mai potolit.

De la „Conav" nici o veste, iar agentul de protecţie şi shipshandlerul n-au mai trecut pe la navă.

Echipajul se preocupă de înlocuirea unor ţevi ruginite şi suduri la apărătorile gurilor de aerisire.

08 iunie 1994. Incendiu la bord. A luat foc o prelată, care acoperea nişte navete (lăzi) în care erau depozitate sticle. Focul a fost provocat de scânteile care au ieşit pe coşul de fum al navei. Consider că focul a produs pagube însemnate : prelata, lăzile care erau din material plastic şi s-au topit şi sticlele.

L-am stins cu apă, folosind pompele de la bord, fără să se extindă.

Din nou am rămas fără alimente în cambuză, iar agentul de protecţie ne neglija, încât am fost obligat să-l contactez eu şi să-l
ameninţ că dacă nu ne va aduce alimente, mă simt nevoit să solicit de la Crucea Roşie Internaţională, pentru că nu pot accepta ca echipajul navei să rabde de foame, deşi ne aflăm într-un port. Ameninţarea mea a avut efect, iar după amiază agentul ne-a adus alimente.

A doua zi a fost adus la bord electromotorul vinciului, care a fost montat de membrii echipajului şi i s-au făcut probele în gol şi în sareină, constatându-se că funcţionează corespunzător.

De câteva zile peste portul Bombay plouă neîncetat, iar noi ne aflăm tot în ancoră, aşteptând să fim acostaţi la cheu. Din port a plecat nava „Călimăneşti" după care a intrat nava „Haţeg", trecând pe lângă noi.

De la Compania Conav nu am primit nici o veste, deşi nu mai avem prosoape, hârtie igienică şi alte materiale pe care le-am trecut pe lista de necesar şi am solicitat aprobarea pentru a le procura.

Afară este o vreme rece, câinoasă, cu ploaie şi vânt care suflă în rafale dinspre largul mării, încât pe navă nu se poate lucra, dar nici nu putem să pescuim.

Pe data de 13 iunie la ora 17³° port- control ne anunţă să

ne pregătim pentru manevră, dar nu să acostăm la cheu, ci să ne scoată în rada exterioară, iar în locul nostru să fie introdusă o altă navă cu un pescaj mai mare. După mai multe şicane, manevra s-a amânat pentru a doua zi, când am fost trimişi în rada exterioară, fără pilot şi fără remorchere de manevră, unde am ancorat şi am aşteptat, în mijlocul furtunii, care ne balansa groaznic, înclinând nava la 25°- 28°.

Am anunţat agentul de protecţie despre faptul că am fost scoşi în marea dezlănţuită şi că nu mai avem mâncare şi materiale de întreţinere, cerându-i să ne aducă şi un pavilion (drapel) românesc, care a fost rupt de vânt. Agentul ne-a răspuns în zilele următoare, anunţându-ne că pe 17 iunie vom acosta la cheu în vederea descărcării mărfii, dar despre hrană nu aminteşte nimic, deşi cunoştea situaţia.

Abia pe data 18.06 ora 13°° am reuşit să intrăm în port şi să acostăm la cheu, dar tot fără hrană, încât două zile am mâncat- tot echipajul- orez cu lapte praf, ceea ce a provocat multe nemulţumiri pe navă. Cei mai vehemenţi au fost ofiţerii II şi III de la maşini, care m-au scos vinovat pe mine, vorbindu-mi nepoliticos, chiar cu ton obraznic.

În următoarea zi agentul de protecţie ne-a adus alimentele şi antidotul, precum şi câteva sticle cu bere, încât la masa de prânz şi seara tot echipajul a mâncat bine şi s-a liniştit.

Printr-o radiogramă „Romline" m-a întrebat dacă am avut reclamaţii în legătură cu marfa pe care am predat-o în portul Aqaba şi în ce au acostat neregulile? I-am răspuns că eu nu am avut nici o reclamaţie la Aqaba.

La bordul navei noastre a sosit agentul de la „Emigration" (Poliţia de frontieră), care ne-a cerut carnetele de marinari şi ne-a eliberat P.A.S.-urile ptr. plecarea în oraş. Cu acest prilej a constatat că viza pe carnetul nostromului era expirată şi l-a ameninţat că îl amendează, însă a renunţat când a primit patru cartoane de ţigări, o ladă de bere şi o altă ladă de suc.

Pe data de 21 iunie nu s-a lucrat, fiind sărbătoarea naţională a Indiei. Întrucât afară plouă, nici pe navă nu s-a lucrat, iar şeful mecanic, căruia i s-au alăturat şi alţi colegi de pahar, au băut până când s-au îmbătat, iar a doua zi nu s-au mai putut trezi ca să sudeze apărătorile gurilor de aerisire, fiind prea obosiţi de alcool.

Vremea era frumoasă şi la bord au sosit echipele de muncitori, care au început să descarce marfa din magazii, dar se mişcă încet, nu se grăbesc deloc.

Aproape de prânz au fost aduse rufele de la spălat şi buteliile de oxigen încărcate, apoi a sosit barja care ne-a adus apă, iar mai târziu alta care ne-a adus uleiul şi o ladă cu piese de schimb pentru motoarele auxiliare. Am transmis la Companie telex prin care am confirmat primirea pieselor şi uleiului.

Mai târziu şeful mecanic şi ofiţerul electrician, Mihai Torlac, a avut o convorbire cu tatăl ultimului, respectiv

dl. Director Torlac, cerându-i aceastuia să le plătească o sumă de bani în plus la indemnizaţia obişnuită pentru munca pe care o prestează la bord.

În ziua de 25 iunie muncitorii portuari au intrat în grevă şi n-au mai lucrat deloc până la data de 06 iulie 1994.

Echipajul navei a continuat lucrările la bprdul navei, iar a doua zi am plecat la o plimbare în oraş, fiind duminică. Bombay este un oraş mare, având o clasă însemnată de oameni bogaţi, dar are şi o pătură semnificativă de oameni săraci care trăiesc şi dorm pe stradă.

Deasemenea pe străzile oraşului se plimbă vacile care fac multă mizerie, care emană un miros urât. India a fost mulţi ani colonii engleză şi portugheză, iar când acestea au fost eliberate, au rămas sărace şi înapoiate cultural. Mai civilizate se pare că sunt coloniile portugheze din GOA (Murmugoa).

Luni, profitând de vremea frumoasă, am mers în oraş, la Consulatul român şi am prelungit viza pe patru carnete de marinar, după care am trecut pe la Agenţie şi am vorbit la telefon cu directorii Torlac şi Melcea de la Companie, care mi-au spus că voi încărca hrană pentru animale pentru porturi din zona Mării Mediterane.

Marţi a sosit la bord agentul de protecţie pe care l-am întrebat ce să facem pentru a fi aduşi în port sau cel puţin în rada lor interioară. „să daţi ceva la Căpitănia portului", a răspuns el. I-am dat două sticle cu Wiscky şi patru cartoane de ţigări şi totul s-a aranjat, astfel că un pilot sosit la bord, ne-a băgat iar în rada interioară. La bord a sosit o echipă, care ne-a reparat aparatul radar.

Afară a început să plouă din nou şi nu se mai poate lucra pe covertă, iar echipajul stă prin careul marinarilor. Şeful mecanic a reuşit să se certe cu tot echipajul navei,

inclusiv cu subordonaţii săi din compartimentul maşinii. Supărat tare, a refuzat să se mai prezinte la masă- şi bine a făcut- evitând astfel surpriza pe care i-o pregătiseră colegii săi, care i-au turnat multă sare în mâncarea din farfurie şi apoi i-au înfipt un chiştoc de ţigară.

Agentul de protecţie care a sosit la bord, mi-a cerut pescajul navei noastre, în vederea stabiilirii danei în care vom fi acostaţi pentru a se continua descărcarea mărfii. Cu acest prilej ne-a adus un telex prin care compania ne-a aprobat repararea electromotoarelor defecte de la cranice, urmând să vină cu echipa care le va lua să le repare. Agentul nostru este slab pregătit din toate punctele de vedere şi este desinteresat, nu se preocupă de problemele noastre.

Ploaia nu încetează. Lângă noi, ancorează încet o navă grecească. Încercăm să discutăm cu echipajul ei, printre care aflăm că sunt şi patru români, care ne spun că transportă zahăr, dar şi ei au fost scoşi în rada exterioară, apoi în cea interioară şi, la fel ca şi pe noi, nimeni nu-i baga în seamă.

Pe data de 03 iulie ancorează în rada interioară şi navele româneşti „ Tomis Nord" şi „Simeria", cu care încercîm să luăm legătura.

Pe la ora 12°° nostromul ne anunţă că avem un bolnav la bord. Marinarul Traicu are temperatură mare şi acuză dureri la
ureche. L-am încredinţat agentului de protecţie, care l-a dus la medic, folosind o şalupă, iar după ce l-a consultat medicul şi i-a pescris medicamentele necesare, l-a adus la bord.

A doua zi agentul ne-a anunţat că pe 06 iulie la ora 7°° să fim pregătiţi pentru manevră, în vederea acostării la

cheu, în dana „Victoria-doc". Totul s-a petrecut întocmai şi, manevra s-a derulat normal, iar la ora 13°° muncitorii au început să descarce marfa din navă.

Între timp la bord au fost aduse şi buteliile încărcate cu C02, care urmau să fie montate în locurile stabilite, însă şeful mecanic şi cei de la maşină au refuzat s-o facă până când nu vor fi plătiţi pentru această operaţiune periculoasă.

Cristian Traicu continuă să meargă la medic pentru controlul urechii, dar într-o seară când a ajuns la poarta de intrare în port şi i s-a cerut P.A.S.-ul, a constatat că l-a pierdut şi i s-a refuzat intrarea, până când am trimis un ofiţer, care a garantat pentru el şi l-a adus la navă.

La deschiderea magaziilor s-au spart unele conducte sub presiune şi unele furtune, care se tot repară, cu mijloacele bordului, de echipaj. Muncitorii nu ştiu să manevreze cranicele, încât au defectat „deja" unul, pentru care le-am întocmit scrisoare de protest, pe care am depus-o la Notariat, pentru autentificar prin intermediul agentului de protecţie.

Într-una din zile echipa de la maşină a acceptat să monteze la locul lor buteliile încărcate cu C02, dar una dintre ele, când i s-a scos capacul de siguranţă, a scos gaz şi toţi cei care asistau au fugit pe covertă, cât mai departe. Am anunţat Compania despre acest incident, care a aprobat că acea operaţiune să fie executată de o echipă specializată din port. Am întocmit în acest caz protest de mare, pe care l-am trimis la Notariat pentru autentificare. Când am mers în oraş pentru a ridica cele două acte autentificate, am trecut şi pe la oftalmolog unde am făcut un control, deoarece ochii mă dureau şi îmi lăcrimau.

10 iulie 1994- este ziua de naştere a soţiei mele, Aurora pe care am sunat-o la telefon şi i-am urat cele ce se obişnuiesc. Ea m-a informat că maşina mea se află tot în atelierul de reparaţii de la Autoservice, iar în rest toate acasă decurg normal.

Astăzi n-am putut pescui, nici să merg în oraş, deoarece plouă torenţial, ceea ce mă face să cred că oraşul Bombay a fost inundat. Cu toate acestea, după ce ploaia s-a mai potolit, agentul de protecţie m-a ameninţat să merg la Agenţie unde au sosit nişte documente curioase pe numele navei noastre. M-am îmbrăcat şi am ieşit în oraş. La Agenţie am găsit un telex trimis de la Compania Conav, prin care ofiţerul electrician Mihai Toslac era împuternicit să transmită, sub semnătura sa, toate problemele navei. Asta spunea ceva în legătură cu autoritatea Comandantului navei, dar ştiind cine şi de ce conduce Compania, nu am reacţionat.

Am găsit, tot acolo, nota specialistului care urma să ne repare aparatul radar, cu preţurile pe care le cere. Acesta a pus condiţia că va executa reparaţia, numai dacă Compania noastră consimte să plătească preţul cerut.

Când am discutat la telefonul cu Compania, directorii Melcea şi Grădinaru mi-au comunicat că după ce vom termina de descărca marfa la Bombay, vom merge la Karachi, de unde vom încărca produse agricole.

După ce mi-au cerut lucrările de reparaţie ale utilajelor, m-a atenţionat ca toate să fie în funcţionare când vom ajunge la Karachi.

La ora 23^{30} lângă nava noastră a sosit barja cu apă, de la care am ambarcat 200 tone, până la ora 6^{00} dimineaţa. În cursul zilei au sosit la bord şi cele două electromotoare reparate. Continuă să plouă tare şi astăzi.

Pe data de 14 iulie s-a finalizat descărcarea mărfii din toată nava, până la ora 23³°.

A doua zi, pe la ora 10°° şi-a făcut apariţia la bord Germaniecher Loyd (Registrul), care a testat toate utilaje, aparatele şi buteliile de oxigen şi C02, apoi a plecat, spunând că
ne va trimite actele în dimineaţa următoare prin intermediul agentului de protecţie. În aceeşi zi s-a prezentat şi specialistul care a reparat aparatul radar şi mi-a prezentat factura ca s-o semnez. I-am chemat pe şeful elecrician şi pe ofiţerul electrician Mihai Torlac-împuternicitul din partea Companiei, să confirme datele din factură şi s-o semneze, dar ei au refuzat s-o semneze, motivţnd că nu ştiu ce reprezintă acele sume înscrise în document. I-am sugerat lui Mihai Torlac să ceară lămuririle necesare de la Companie, personal de la tatăl său, dar acesta a refuzat şi această alternativă.

În ziua următoare am terminat asieta navei, la şapte picioare, conform cererii aurorităților portuare, iar la ora 11³° agentul de protecţie mi-a adus actele navei şi ale mărfii predate, semnate de cei interesaţi.

Peste o oră a sosit la bord pilotul care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a scos din port în rada exterioară unde am ancorat pentru a executa curăţenia în magazii şi pregătirea lor pentru a primi o nouă marfă. Dar marea era foarte agitată şi, din cauza balansului, apa din magazii a spart pereţii şi a început să
curgă în santină, de unde ne-am chinuit s-o scoatem cu un ejector, dar a fost foarte greu, deoarece la fund s-a strâns toată mizeria rămasă de la marfa descărcată, precum şi scândurile folosite la fixarea mărfii. Tot echipajul a muncit pentru a curăţa santina şi magaziile.

Din cauza furtunii care ne balansa şi ne lovea din toate părţile, ancora noastră a început să grapeze (să alunece pe fundul mării). Pentru a opri grapajul, am fost nevoit să schimb poziţia navei şi să mai adaug a şasea cheie de lanţ, care să permită ancorei să se fixeze în solul din adâncuri.

După ce a fost scoasă toată apa din magazii, pereţii acestora au fost reparaţi şi au fost pregătite ptr. a primi a nouă marfă.

Pe data de 19 iulie am transmis toate datele la Compania Conav şi la Vasco, ultima precizându-ne să ne deplasam la
Colombo (SRY-LANKA), de unde să luăm combustibili şi apă, apoi să plecăm la Madras (India) de unde să încărcăm mărfuri generale, în saci şi vrac, pentru porturile din golf. Am confirmat toate aceste dispoziţii, după care am transmis avizările necesare pentru cei interesaţi, inclusiv la Conav.

La ora 23°° am pus de drum spre Colombo şi am navigat în apropierea coastelor vestice ale Indiei, până la Colombo, capitala-port a SRY-LANKĂI, unde am simţit musonul de vară din Sud-Vest.

Drumul a fost greu, cu furtună, încât prima zi a fost imposibil să se poată executa lucrări la bord, mulţi dintre noi fiind preocupaţi să ne menţinem echilibrul, iar unii s-au luptat cu răul de mare.

În ziua următoare vântul a mai slăbit în intensitate, valurile au mai scăzut din înălţime şi forţă încât tot echipajul a putut să monteze electromotoarele cranicelor, cu care apoi a reuşit să treacă peste bord butoaiele cu gunoiul care a fost aruncat în mare.

Abia pe 22 iulie am ajuns în rada exterioară a portului Colombo, unde am ancorat în jurul orei 24°°.

La ora 6°°, în dimineaţa următoare, a sosit pilotul la bord care, într-o jumătate de oră ne-a introdus în port şi imediat ce am acostat la cheu, au urcat la bord agentul de protecţie şi controlul portuar. Mai târziu a acostat barja de la care am luat 260 T de combustibili, dar când a vrut să plece, motorul ei s-a oprit, iar valurile au aruncat-o în bordajul navei noastre, în pupa, producând o înfundare pe suprafaţa de un metru pătrat, împreună cu uşa din bordaj de unde se evacua gunoiul de la bordul navei noastre. A urmat apoi frecarea barjei de bordajul navei noastre „raşchetând" vopseaua de pe zece metri lungime. Pentru aceasta am făcut protest de mare, prilej cu care am descris modul de producere a abordajului. După plecarea barjei cu pricina, a sosit pilotul la bord, care ne-a scos în largul mării, apoi am pus de drum spre Madras, lăsând în dreapta SRI-LANKA şi intrând în strâmtoare, pe lângă coasta sud-Estică a Indiei, pentru a ajunge în golful Bengal.

În timpul marşului am raportat la Vasco, apoi şi la Conav tot ce am făcut, inclusiv abordajul produs.

Vremea frumoasă a ţinut cu noi şi de această dată, încât uneori am prins şi viteza de 15 Nd., astfel că după două zile de mers, în ziua a doua, pe la ora 20°° am ancorat în rada exterioară a portului Madras.

Profitând de vremea frumoasă, echipajul a lucrat cu spor la bord, unii pregătind magaziile pentru marfă, iar alţii au pus în funcţiune toate crănicele de bord, precum şi autoclavele tancurilor 8 şi 9, cărora le-a făcut şi probele de funcţionare.

Deşi portul Madras fusese avizat de 24 ore, noi aştemptăm în ancoră, fărăr să fi primit răspuns de la el.

La cererea noastră anterioară, Compania Conav ne răspunde printr-o radiogramă că nu ne poate trimite indemnizaţia de străinătate, întrucât la Madras nu există bancă, dar nu spune că ne-o va trimite în alt port; nici despre celelalte provizii nu suflă vreo vorbă (alimente, antidot, carburanţi, vopsele şi celelalte materiale).

Mihai Torlac s-a prezentat la mine şi mi-a spus că vrea să plece acasă, în România, deoarece simte că nu mai poate rezista

până când vom ajunge în Kuweit. În zilele următoare Mihai Torlac şi Tudoraşcu au fost conduşi la spital, iar rezultatul a fost că Mihai are ulcer cu melenă, şi i s-a recomandat să fie urgent trimis în ţară, la prima escală.

În această seară am vorbit la telefon cu soţia mea, care mi-a dat o veste plăcută: a scos maşina mea din autoservice şi arată bine, ca nouă.

De la Vasco am primit un telex prin care mă anunţă că avem un nou navlositor (chiriaş), TRIMEX din Dubai, căruia trebuie să-i transmitem toate datele privind transportul, inclusiv cantitatea de combustibili existentă la bord. Ne-am conformat întocmai.

În final am cerut aprobare de la Conav pentru debarcarea lui Mihai Torlac, care este bolnav, când vom ajunge la Colombo, dar a trebuit să aşteptăm răspunsul.

Agentul de legătură nu a mai trecut de mult timp pe la navă, fiind foarte desinteresat să ne acorde ajutor.

Am încercat să contactăm pilotajul portului Madras, ptr. a afla când ne va introduce în port pentru încărcarea mărfii, dar n-am primit nici un răspuns. Aşteptând, am

pescuit câţiva peşti pe care i-am fript şi am făcut saramură.

Abia pe 28 iulie la ora 12°° pilotajul ne-a anunţat să pregătim nava pentru manevra de intrare în port, iar la ora 15³° a sosit pilotul la bord, care ajutat de remorchere, ne-a introdus în port, iar la ora 17°° nava era legată de cheu.

A doua zi a sosit la bord reprezentantul navlositorului TRIMEX din Dubai, care mi-a prezentat telexul de la Compania „Conav", prin care aceasta ne anunţă că s-a aprobat rebobinarea electromotorului când vom ajunge în Kuweit, apoi m-a informat că în ziua următoare va sosi la bord un medic, care va vaccina echipajul navei împotriva holerei, apoi îi va consulta pe cei care au multe afecţiuni. La plecare, reprezentantul TRIMEX-charter mi-a înmânat „Instrucţiunile de marş".

Pe navă a început încărcarea mărfii, dar aceasta se face destul de defectuos, motiv pentru care le-am întocmit „scrisoare de protest".

Seara am plecat în oraş împreună cu şeful mecanic, unde ne-am plimbat şi am băut câte o bere, apoi ne-am întors la navă. Madras se află la distanţa de 1 km faţă de port, iar pe tot drumul am întâlnit copii goi, care cerşeau; când am intrat în oraş, am văzut copii şi oameni maturi care dormeau pe rogojini, aşezate pe trotuar, în mare mizerie. Pe marginea trotoarelor erau ficuşi, în coroanele cărora erau cătărate maimuţe şi ciori, iar pe străzi şi în pieţe umblau sau dormeau vacile.

Ce diferenţă între cei bogaţi, care erau graşi şi bine îmbrăcaţi şi cei săraci, goi şi slabi, înfometaţi!

Pe data de 01 august am primit aprobarea de la Compania noastră pentru debarcarea lui Mihai Torlac dar

şi a lui Nicolae Ionel, care trebuia să ajungă în ţară pentru că urma să se căsătorească şi să facă nunta. Însă debarcarea lui urma să aibă loc la Kuweit şi nu la Colombo.

În aceeşi zi s-a terminat şi încărcarea mărfii pe navă, iar după ce am primit actele semnate, la bord a urcat pilotul care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Colombo.

De data aceasta nu am mai avut timp frumos, iar cerul întunecat prevestea furtună. Echipajul a etanşat capacele magaziilor cu bandă adezivă, în aşteptarea furtunii, care nu a fost prea mare până la Colombo, unde am oprit în rada exterioară pentru a-l debarca pe Mihai Torlac, acesta fiind preluat de un remorcher, iar noi ne-am continuat drumul spre portul Kandla, tot pe coasta vestică a Indiei.

În marş am transmis avizările pentru cei interesaţi. Staţia noastră prin satelit dă semne de oboseală, iar şeful electricienilor este de părere că este vinovată tastatura.

Vineri, 05 august 1994, dis-de-dimineaţă ne-a luat în primire o furtună sâcâitoare, cu hulă de travers, care ne balansează şi ne înclină cu 26-28° în borduri, dar schimbăm direcţia şi vântul ne vine în avantaj, suflând din Nord-Vest, travers din pupa. Cu toate acestea, de atâtea zgâlţâiri, toate obiectele din cabină au fost împrăştiate pe joos, în cabina mea şi aragazul având aceeaşi soartă.

Luni am intrat în golful Cochiru, unde apa este liniştită şi nava înaintează cu viteza de 13 Nd. La ora 24°° am introdus în cart timonierii, pentru conducerea manuală a navei, apoi la ora 02:00 am ancorat în rada exterioară a portului Kandla, unde am găsit alte 22 nave ancorate, din

care şapte româneşti, care aşteptau în radă de două săptămâni de zile, iar altele chiar de două luni, Traian şi Floreşti. Am făcut apel la serviciul de pilotaj, dar nu ne-a răspuns nimeni. Pentru a păzi nava de eventuali hoţi, am organizat echipajul în carturi permanente.

Pe drum ni s-a defectat girocompasul, care a rămas fără răcire, astfel că până la locul unde am ancorat, ne-am folosit de compasul magnetic. În ziua următoare ni s-a defectat telexul, apoi aparatul de aer condiţionat. Au fost reparate toate, pe rând de către echipajul nostru. Afară plouă mărunt şi bate vântul, iar eu am încercat să pescuiesc şi n-am prins nici un peşte.

Vineri, 12 august, a ieşit soarele, după atâtea zile cu nori, furtuni şi ploi. La bord a sosit agentul de protecţie din portul Kandla, care m-a anunţat că în ziua următoare urmează să fim introduşi în port, dar pentru asta va trebui să fim la geamandura TUNA la orele 6°° de unde ne va lua pilotul. Am procedat întocmai, dar pilotul a sosit la ora 7°°, care ne-a condus în port unde am ancorat în faţa danei fixate, în aşteptarea mareei înalte de la ora 16°°. Tot în aceeaşi dană se află şi nava românească „Călimăneşti", iar în radă se află ancorată nava „Covasna".

Când a venit mareea, am acostat la cheu, iar la ora 19°° a început operaţiunea de încărcare a mărfii în navă.

Între timp a urcat la bord controlul portuar, care la ora 20°° a terminat şi a plecat.

Încărcarea a durat până duminică, iar după amiază am primit pilot la bord, care ne-a scos din portul Kandla în golful Cochiru, iar de acolo am ieşit în mare unde am pus de drum spre Kuweit. Ajunşi în mare ne-a luat în primire musonul, care sufla tare

dinspre Sud-Vest, micşorând viteza navei noastre, a cărei direcţie de mers era aproape travers pe direcţia musonului, producând ruliu şi tangaj greu de suportat, care ne zgâlţâiau permanent. Am încercat să mai schimbăm direcţia de deplasare a navei, dar în zadar, viteza ei nu trecea de 8 Nd. În ziua următoare vântul a crescut în intensitate, ajungând la forţa 8-9 Beaufort, valurile ajungând la înălţimea de 6-7 metri, care loveau puternic în bordaj, producând o înclinare de 35 °, ceea ce devenise destul de periculos. Echilibrul era aproape imposibil să ni-l mai menţinem, circulaţia pe covertă era imposibilă, iar obiectele din cabine ajunseseră iar pe jos, amestecate.

După trei zile de mers, am ajuns în adăpostul coastei ţării Oman, iar după ce am străbătut golful Oman, am traversat strâmtoarea Ormuz, pătrunzând în golful Persic. Scăpând de furtună, am făcut ordine în cabine.

Am întrebat Compania Conav dacă se va înlocui întregul echipaj de pe navă, iar răspunsul a fost afirmativ, ceea ce m-a dus cu gândul că nava noastră va avea aceeşi soartă ca şi nava „Bârlad".

Am transmis avizările necesare către toţi cei interesaţi, precum şi la TRIMEX. Compania noastră a ţinut să-mi precizeze că schimbul va sosi în Kuweit pe data de 22 august, cu avionul de noapte, iar noi vom pleca pe 24 august dimineaţa spre Constanţa, după ce vom preda serviciul pe navă. M-am bucurat că plec.

În golful Persic era foarte cald, ziua aerul era aproape fierbinte, iar aparatul de aer condiţionat nu mai făcea faţă, încât la mine în cabină temperatura era de 33°. Nava noastră înainta greu, abia prindea viteza de 10 Nd

şi 95 rotaţii la elice/minut, întrucât şi apa era caldă în golf.

Când am intrat în golful Shiailia era sâmbătă, 20 august, ora 8:25, iar portul care fusese avizat, ne-a trimis pilot care ne-a introdus la cheu până la ora 10°° când a şi început pregătirea pentru descărcare, dar portul nu lucra, avea o sărbătoare. A doua zi, însă, s-au prezentat la navă echipele de muncitori, care au început operaţiunea de descărcare a mărfii.

Eu am definitivat toate actele navei, pregătind totul pentru

predarea schimbului care urma să sosească.

Suportasem foarte greu căldura, întrucât aerul condiţionat se defectase. Agentul n-a mai trecut pe la navă şi nu ne-a adus nici alimente, apă sau bani.

Abia pe data de 23 august 1994 ora 7°° dimineaţa au sosit de la Constanţa colegii nostri cărora le-am predat nava, iar noi am plecat la aeroportul din Kuweit, de unde am plecat spre Constanţa.

VIII
De la Colombo la Constanța

În luna noiembrie 1994 Compania „Romline", secția I.M.M.T.S., mă numise comandantul unei nave care se găsea departe de țară, tocmai în portl Colombo, din Republica SRY-LANKA.

Astfel că la data de 23 noiembrie, împreună cu un echipaj deja constituit în acest scop, am pornit spre Sofia, capitala Rep. Bulgaria, cu un autocar pentru a lua

avionul spre Colombo. Împreună cu noi a mers şi Dl. Iorgulescu, superintendentul de atunci al secţiei condusă de Dl. director Vasile Ştefan.

Deşi am plecat din Constanţa la timp, am bâjbâit mult, deoarece şoferul nostru nu a cunoscut drumul, încât am ajuns abia la ora 21°° la aeroportul din Sofia, obosiţi şi îngrijoraţi că vom pierde avionul. Totuşi am reuşit să-l prindem iar la ora 24°° am decolat spre destinaţia menţionată. După o escală pe care avionul a făcut-o pe aeroportul din Doha (Qatar), unde timp de jumătate de oră şi-a completat combustibilul, cursa a fost reluată, iar pe 24 noiembrie 1994 ora 13°° a aterizat pe aeroportul din Colombo.

În două ore am ajuns în port unde se găsea nava românească pe care trebuia s-o luăm în primire, iar echipajul pe care îl schimbam urma să se întoarcă în România, ceea ce s-a şi întâmplat. Noi l-am găsit pregătit pentru repatriere, semn că fusese înştiinţat.

Am făcut un tur sumar pe navă iar primele impresii m-au întristat şi m-au dezamăgit : găsisem o navă veche, ruginită şi foarte prost întreţinută.

În zilele care au urmat am verificat-o de la un capăt la celălalt şi temerile mi s-au confirmat: capacele magaziilor erau găurite, crainicele defecte, girocompasul şi compasul magnetic nefuncţionabile, staţia radio nu funcţiuna de mai multă de vreme pe covertă o ancoră defectă părăsită lânga vinci şi multe altele, cu care am întocmit o listă pe care am trimis-o la Companie prin telex. În ziua următoare am făcut un drum până la Agenţie, de unde am trimis prin fax lista cu necesarul de

alimente, antidot, medicamente şi materiale de întreţinere a navei.

Mai departe echipajul a trecut la repararea utilajelor defecte cu mijloacele bordului, precum şi la curăţenia navei pe covertă, în cabine şi pe coridoare. La toate aceste constatări şi la lucrările executate, a asistat şi Dl. Iorgulescu.

Pentru defecţiunile aparaturii şi utilajelor de la bord, am întocmit „ scrisoare de protest " , iar în ziua care a urmat am vorbit la telefon cu Dl. director Vasile Ştefan căruia i-am prezentat situaţia reală a nevei, iar domnia sa a hotărât să o facem funcţională şi s-o aducem în Europa, dar să transportăm şi un navlu, pe care îl va căuta Compania. Mi s-a dat aprobare pentru 150 tone de combustibil greu.

Şeful mecanic şi echipa sa trudesc la repararea cranicelor defecte, dar le lipsesc piesele de schimb. Seara m-am deplasat în oraş şi am cumpărat, cu bani cash, rezistenţe, condensatori şi alte piese.

Pe data 27 noiembrie Căpitănia portului ne-a somat să mutăm nava mai spre prova cu 150 m, manevră pe care am executat-o pe parâme, dar în timpul manevrei, electromotorul cabestanului s-a ars.

Echipa de la punte a lucrat întreaga zi la înlocuirea garniturilor, fluturilor şi siguranţelor de la capacele magaziilor, iar în zilele următoare a spălat coverta şi a vopsit gurile de aerisire.

Într-o zi şi-a făcut apariţia la bord echipa de la controlul sanitar, care n-a avut obiecţiuni.

În următoarea zi Căpitănia ne-a anunţat că putem reveni pe locul iniţial la cheu, dar manevra s-o facem de îndată. Am executat tot manevra pe parâme, folosindu-ne de

cele două cranice din borduri, dar sarcina fiind prea mare, din ele a început să iasă fum; la demontarea lor s-a constatat arderea electromotoarelor, iar unul avea un dinte rupt la partea care făcea cuplajul cu reductorul. Am mers la Agenţie de unde am transmis fax la Companie cu cele întâmplate, solicitând aprobarea pentru repararea lor.

De la Companie am primit înştiinţare că vom merge în portul indian Kandla pentru a încărca saci cu orez şi soia pentru Arabia Saudită.

Pe data de 03 decembrie nostromul (şeful de echipaj) s-a îmbolnăvit şi am fost cu el la stomatolog, dar cabinetul era închis, iar agentul de protecţie este slab pregătit, nu se pricepe la nimic şi nu ştie să acţioneze, încât ne-am întors la navă şi am folosit mijloacele bordului.

A doua zi am pregătit nava de drum şi am solicitat pilot, care ne-a scos din port cu ajutorul a două remorchere de manevră. După coborârea pilotului, am pus de drum spre Kandla, iar echipajul continuă lucrările de întreţinere la bord, vremea fiind bună.

După o oră de marş dinspre S-V vântul a început să sufle cu putere şi ridica valuri care lovesc destul de tare, în bordaj, făcându-l să vibreze continuu. Mergem cu o viteză de doar 8 Nd., deoarece direcţia vântului se schimbă mereu. Între orele 14°° – 17°° pe navă se produce „Black - Out" (lipsa curentului electric – întneric) şi rămânem în derivă până se repară defecţiunea de la motorul principal, constând înfundarea răcitoarelor, care trebuiau curăţate.

Datorită defecţiunii produse la motor nu mai funcţionează nici aparatul de aer condiţionat ceea ce a adus la acumularea în cabine a unui aer greu, irespirabil.

Furtuna a zgâlţâit tare catargul de pe comandă şi suporţii gruiurilor, care trepitează, existând pericolul de a fi rupte, dacă furtuna va continua.

Am reuşit să transmitem avizările pentru cei interesaţi, dar staţia de radio s-a dovedid că este slabă, încât nu putem să transmitem şi radiogramele pe care le-am întocmit pentru Companie.

În marş am observat că tancurile 8 şi 9 din borduri, precum şi forepeak-ul (tancul din prova) sunt sparte, pentru care motiv am dispus de balastarea lor.

Astăzi este 6 decembrie, Sf. Nicolae dar nu avem la bord nici un sărbătorit.

La ora 4°° dimineaţa motorul a fost reparat şi ne-am continuat drumul spre Kandla în condiţii mult mai bune, deoarece furtuna s-a mai domolit, motorul trage bine şi bordajul numai trepidează încât mergem cu viteza 10 – 11 Nd. şi cu 100 rotaţii/minut a elicei. Afară s-a facut destul de cald, dar aerul condiţionat nu funcţionează şi situatia în cabine a rămas la fel ca mai înainte.

Mă ocup puţin şi de program administrativ în cabină, în sensul că am dezgheţat frigiderul şi am schimbat lenjeria de pe pat.

Echipa de la punte execută lucrări pe covertă, iar eu am mers să-i ajut. Fiind foarte cald, am facut dush cu apă sărată şi plaja în timpul lucrului.

Am transmis avizări de 3 zile la Kandla, iar de la Companie am solicitat contactori pentru cranice şi hărţi deoarece hărţile găsite la bord sunt vechi din anii 1973 - 1974. Răspunsul Companiei a sosit peste două zile prin

radiogramă, în care ne anunţă că ne va trimite contactorii la Kandla. Ne atenţionează să prelungim certificatul de siguranţă radio la ambasada noastră. De asemenea, să prelungim certificatul de clasă, care expiră la aceeaşi dată, fară de care nici celelalte certificate nu vor fi luate în considerare de către autorităţile portuare.

A doua zi am dispus inventarierea tuturor materialelor consumabile de la bord, apoi au fost sudate tancurile de combustibil, din care până în prezent s-au consumat doar nouă
tone.

Am transmis la Kandla avizarea de 24 ore. Echipa de la punte continuă ungerea utilajelor ce vor fi folosite la manevre şi la încărcarea mărfurilor.

Privesc de pe puntea de Comandă şi constat că pe coşul de evacuare a gazelor de motor iese mult fum şi scântei, existând pericolul producerii unui incendiu la bord. Pentru prevenirea lui am atenţionat echipa de punte să nu lase pe covertă obiecte care pot lua foc, aşa cum s-a întâmplat cu ani în urmă pe nava „Horezu". Nava noastră merge cam „apupată" de când a fost scoasă apa din forpeak-ul spart iar prova s-a ridicat mai mult din apă.

Pe data de 09 decembrie am intrat în golful Cochiru, unde am mers cu viteza de 14 Nd., iar a doua zi dimineaţa, pe la ora 4°° am ancorat în rada exterioară a portului Kandla şi am apelat serviciul de pilotaj, care nu ne-a răspuns. Abia pe la ora 10°° ne-a contactat agentul de protecţie, care ne-a cerut date despre navă, dar nu ştia când vom intra în port.

Şeful mecanic cu echipa de la maşină a început operaţiunea de decarbonizare a motoarelor auxiliare, iar

echipa de punte repară peretele din lemn al magaziei numărul 4; toate cranicele au fost revizuite şi unse pentru a putea fi folosite.

Întrucât în portul Kandla se fură parâmele, am pus posturi de supraveghere atât la prova, cât şi la pupa.

În rada exterioară unde am ancorat noi, am văzut că se află şi navele româneşti „Nicoreşti" şi „Caraş - Severin", dar sunt mai departe şi nu putem discuta cu echipajele lor, deocamdată.

Pe nava noastră n-am găsit table, şah sau alte mijloace de petrecere a timpului liber, nu există nici remy, iar televizorul este defect. Şeful R.T.G. mă anunţă că s-a defectat şi emiţătorul principal.

-Ce defecţiune are? îl întreb eu. Se poate repara?

-Nu ştiu, pentru că la bord nu există cartea lui tehnică.

Rămân pe gânduri... „Câte vor mai lipsi? Încă nu le-am verificat pe toate". Am coborât din cabina de comandă şi am făcut un control prin cabinele echipajului. Am găsit cearşafuri vechi,
rupte şi prosoape uzate şi murdare care te duc cu gândul la o navă care a fost abandonată de echipajul ei de multă vreme. I-am spus şi dlui Iorgulescu ce am constatat, apoi a venit cu mine să se convingă. Toate constatările le-am trimis la Companie prin staţia navei „Internaţional 3", deoarece noi nu avem bani cash ca să reparăm emiţătorul nostru.

Echipajul navei pare disciplinat şi muncitor, dar eu n-am mai lucrat cu nici unul dintre ei până acum. Totuşi mi se pare că ofiţerul III punte are unele minusuri în pregătirea profesională. Îl voi testa pentru a şti cum pot interveni eu ca să-l ajut, să înveţe.

Intru în cabina Comandantului şi încerc să punn în ordine actele navei, dar constat că multe din acestea nu se mai găsesc în mape. „De ce oare? "

Spre seară ancorează în rada exterioară a portului alte două nave românşti, aproape de nava noastră. Sunt navele „Călimăneşti" şi „Oraviţa". Discutăm cu echipele lor, dar nu ne putem întâlni.

Agentul de protecţie m-a contactat la ora 17°° şi m-a anunţat că pe 14 decembrie va sosi la bord controlul portuar împreună cu shipchandlerul. I-am spus că apă mai avem puţină, iar la bord avem două electromotoare de la cranice care trebuie duse la reparat.

Mi-a promis că va veni cu barja pentru a ne aduce 150 tone de apă, apoi cu o şalupă va duce electromotoarele la reparat.

De la serviciul de pilotaj am fost anunţaţi să ne pregătim pentru manevra de intrare în port, dar am aşteptat toată ziua în zadar şi nu a venit nimeni.

Seara, înainte de culcare, am încercat să fac o plimbare pe covertă, dar locul fiind neiluminat, m-am împiedicat de sârmele unui crainic demontat în vederea unor remedieri şi am căzut, luxându-mi degetul mare de la mâna stângă. Acesta s-a umflat şi am fost nevoit să-l oblojesc câteva zile în pansamente şi
comprese cu apă rece.

Astăzi este 16 decembrie 1994. De la Companie am primit un telex prin care ne anunţă că ni s-au aprobat bani pentru a procura materiale de întreţinere, fără a face vreo menţiune despre indemnizaţia de străinătate şi celelalte nevoi ale echipajului.

A trecut pe la navă şi un surveyor, care a verificat starea magaziilor, pe care le-a găsit apte pentru a se încărca marfa în ele.

A doua zi ne confruntăm cu un alt neajuns: pe la ora 10°° a sosit pilot la bord, care, ajutat de două remorchere de manevră, urma să ne introducă în port, dar constatând că nava noastră nu are vinci la pupa, a vrut să întrerupă manevra şi să ne abandoneze.

Văzând că manevrăm parâmele manual, acesta a spus supărat: „dacă ştiam, refuzam să fac manevră cu voi". Am ajuns, totuşi, la cheu şi cum ne-am legat, pe navă au urcat: agentul de protecţie, funcţionarii de la Emigration (Poliţia de frontieră) şi un medic, care mi-au cerut, iar eu le-am dat cartoane de ţigări, bere şi soft drink.

De la agentul de protecţie am aflat că a transmis la Companie faxuri în legătură cu prelungirea certificatului de siguranţă pentru radio, precum şi pentru a solicita aprobarea pentru repararea cranicelor, dar n-a primit nici un răspuns, iar fără acel certificat nu vom putea pleca din port.

Shipchandlerul ne-a adus alimente pentră o săptămână, apoi a solicitat şeful mecanic să meargă la atelierul unde se repară electromotoarele şi, împreună cu şeful electricienilor, să asiste la probele tehnice.

În aceeşi zi, la orele 16°°, a început operaţiunea de încărcare a mărfii pe navă. Şi-a făcut apariţia la bord şi reprezentantul încărcătorului, care m-a asigurat că totul va fi terminat în cel mult cinci zile, ceea ce pare să se confirme, deoarece camioanele cu saci vin destul de ritmic, iar muncitorii îi stivuiesc în magazii la fel de repede. Un membru al echipajului face fotografii pentru a şti cum a fost dispusă marfa.

Am discutat la telefon cu dl. director Vasile Ştefan, care mi-a spus că R.N.R. (Registrul Naval Român) a instrucţionat pe Consulul român din Bombay în legătură cu prelungirea
certificatului de siguranţă radio.

De asemenea, vrând să facă o bucurie echipajului, mă anunţă că ne-a aprobat banii pentru alimente, antidot şi un supliment de 500 $ pentru sărbătorile care se apropie. L-am informat despre spărtura pe care am depistat-o în compartimentul de coliziune-tancul forpeak şi mi-a promis că ne va trimite un scafandru-sudor, care ne va suda caplamale (table) pe opera vie şi unde mai este nevoie. La terminarea discuţiei noastre mi-a spus că dl. Iorgulescu va trebui să plece la Constanţa pe data de 20 decembrie, iar noi, după ce vom descărca marfa în portul Izmir să ne întoarcem la Constanţa; a doua zi, dl. Iorgulescu a plecat.

După amiază a venit la bord agentul de protecţie, care m-a invitat la un restaurant în oraş, împreună cu căpitanul secund, unde am mâncat bine şi am băut un pahar cu coniac, iar la sfârşit ne-a servit cu îngheţată.

Dimineaţa agentul ne-a adus la bord alimentele. Operaţiunea de încărcare decurge normal, dar am constatat că muncitorii folosesc, din nou, cârlige pentru manevrarea sacilor, producând ruperea lor, pentru care le-am întocmit „scrisoare de protest".

În zilele următoare a sosit de la Constanţa scafandrul-sudor trimis de la Companie, care a sudat caplamale sub apă, în zona forepeak-ului şi în alte zone unde au fost depistate găuri, apoi a plecat.

Ne-au fost aduse la bord electromotoarele rebobinate, dar agentul nu ne-a adus certificatul de siguranţă radio de la Bombay.

Pe data de 22 decembrie am primit certificatul „Cargo gear" pentru Arabia Saudită.

A doua zi echipa de la maşini a montat electromotoarele cranicelor şi le-am dat tuturor o sticlă de Wiscky, o ladă cu bere şi ţigări, drept recompensă pentru munca lor.

În ziua de 24 decembrie actele au fost semnate şi am primit pilot la bord, care ne-a scos din port la ora 14°°, odată cu venirea mareei înalte. Am trecut prin golful Cochiru, de unde am ieşit în mare şi am pus de drum spre Jiddah-Arabia Saudită, pentru care am

transmis avizările necesare.

Aflaţi în marş, am raporatat printr-o radiogramă la Companie toate activităţilr şi reparaţiile cu cheltuielile aferente. Mai târziu, Compania mi-a cerut să-i transmit cantităţile de marfă, pe conosamente, ceea ce am şi făcut.

La un moment dat motorul a început să scoată fum mult, iar viteza nu trece de 9 Nd., poate şi din cauză că nava este cam aprovată (prova este mai mult în apă). Vremea este destul de frumoasă, nu bate vântul, iar temperatura aerului este de 25° - 28°, iar în cabine este bine, deoarece aparatul de aer condiţionat funcţionează.

La 25 decembrie am transmis urări de Crăciun la Companie şi la prieteni şi cunoştinţe. Mă gândesc: „cât de frumos poate fi la noi în ţară în aceste zile de sărbători de Crăciun şi de anul nou!" Se taie porcul, unii participă la „pomana porcului", cu şorici şi o ţuică fiartă, în familie sau cu prietenii, iar noi suntem departe, în

mijlocul Mării Arabiei. Am luat unele măsuri de aprovizionare „pentru ca echipajul să poată sărbători de aceste zile sfinte, cu mijloacele de care dispuneau, chiar dacă ne aflăm deprate de țară".

Trec pe la bucătărie și constat bucuros că bucătarul nostru s-a străduit să pregătească o masă bogată cu: sarmale în foi de varză acră, chiftele, frigărui din carne de porc, murături, precum și roșii proaspete, dar și fructe; de băut avem wiscky, bere și puțin vin, încât masa de prânz va fi un adevărat festin.

Afară s-a lăsat răcoarea, este chiar frig, iar cerul este acoperit de nori care prevestesc furtună. Pe la ora prânzului, când ne pregăteam să ne așezăm la masă, a început să sufle vântul din Nord – Vest, travers la tribord, care ne-a redus viteza la 8 Nd. După amiază, însă vântul s-a întețit și a început să ridice valuri mari, care năvălesc pe covertă și spală gurile de aerisire și lăzile amarate la pupa.

Furtuna a ținut și pe perioada nopții, dar s-a mai domolit spre ziuă. Ne aflam la 50 M.M. de coasta sudică a Iemenului, când a
venit la mine șeful mecanic, care mi-a spus :

-Trebuie să oprim pentru că a luat foc baleiajul, în dreptul pistonului nr. 3 de la motorul principal.

-Care este cauza? l-am întrebat eu.

-Cred că s-au uzat, ori s-au rupt segmenții de compresie, încât toată presiunea scapă în carterul motorului.

-Cât va dura reparația?

-Depinde ce vom găsi când vom demonta chiulasa.

Am rămas în derivă până noaptea, la ora 24°°, când a fost terminată reparația, care a constat în dercabonizarea

chiulasei şi pistonului respectiv, pe care segmenţii de presiune fuseră gomaţi (carbonizaţi), fiind necesară înlocuirea lor. La miezul nopţii motorul a fost pornit şi am continuat drumul prin golful Aden, apoi am intrat în strâmtoarea Bab – El –Mandeb.

Am raportat incidentul la Companie, apoi am cerut să ne trimită în portul Jiddah: necesarul de alimente, de combustibil, materiale de întreţinere şi indemnizaţia de străinătate pentru echipaj.

După ce am trecut, pe pase, prin strâmtoare Bab – El – Mandeb şi am intrat în golful Persic, şeful mecanic a venit la mine şi mi-a spus:

-Iar avem probleme la motor, scoate mult fum.

-Care mai poate fi cauza? Abia l-ai reparat.

-Acum cred că este vorba doar de un injector, care nu lucrează şi trebuie schimbat.

-Cât va dura intervenţia?

-Cam o jumătate de oră.

După remedierea şi acestei defecţiuni, motorul a început să tragă mai bine, numai scotea fum, iar viteza de deplasare a navei a crescut la 10 Nd. Vântul suflă moderat dinspre Est şi
aduce răcoare.

Compania ne răspunde că vom fi aprovizionaţi cu cele necesare când vom ajunge la Port Suez. Interceptăm în staţie nava „Focşani" pe care este Comandant Iuga, cu care am schimbat câteva fraze.

Pregătirile pentru masa de revelion sunt în toi, astfel că am

lăsat echipajul liber să se odihnească şi să-şi mai facă ordine în cabine.

În ziua de 31 decembrie 1994 ne aflăm în marş în dreptul punctului Javal al Tair şi ne îndreptăm încet, cu 7.5 – 8 Nd. întrucât motorul principal iar scoate fum negru pe coş. Mecanicul şef imi cere să rămânem în derivă pentru a schimba alt injector şi să repare un generator care s-a defectat.

Cobor şi eu la ei în sala maşinii, unde este un abur dens care dă impresia că este fum, dar mecanicii fac eforturi să remedieze defecţiunile cât mai repede, lucrări care au durat până la ora 22°°. Motorul a fost pornit şi mergem iar cu viteza de 10 Nd.

La ora 23°° echipajul s-a aşezat la masă, cu excepţia celor din serviciul de cart, care au fost schimbaţi de colegii lor pentru timpul cât au mâncat.

Lipsindu-ne televizorul, în sală este linişte; la început toţi par plictisiţi şi obosiţi, iar atmosfera parcă nu are nici un farmec, dar pe măsură ce mănâncă şi beau un pahar de coniac, spiritele se destind, oamenii glumesc între ei, purtându-se cu multă decenţă, încât revelionul l-am petrecut într-o atmosferă plăcută, fără abuzuri de alcool şi fără certuri. Mâncarea a fost suficientă şi de calitate, încât am putut sărbători şi a doua zi, de 1 ianuarie 1995, când ne aflam tot în marş.

Pe 02 ianuarie, la ora 16°° am ajuns în rada exterioară a portului Jiddah, unde am ancorat, dar după 20 minute de la apelul nostru, am primit pilot la bord, care ne-a introdus în port unde am acostat destul de repede.

După ce ne-am legat la cheu, au sosit agentul de protecţie

şi autorităţile portuare, care, după finalizarea controlului, ne-au eliberat actul de „liberă practică".

La ora 19°° am început descărcarea mărfii destinată pentru portul Jiddah, care se afla pe covertă, peste capacele magaziilor. După ce coverta a fost măturată, s-au deschis capacele magaziilor, prilej cu care s-a constat că marfa s-a păstrat bine.

Agentul de protecţie m-a informat că n-a sosit coletul de la

Kandla. Ne-a adus de la Aqaba certificatul pentru instalaţiile de încărcare – în original – precum şi un Manifest.

La plecare, i-am înmânat un fax pe care urma să-l transmită la Compania noastră din Constanţa, prin care anunţam că nu mai avem la bord decât 5 tone de motorină.

Compania ne-a răspuns că ni s-au aprobat 50 tone motorină pe care urmează s-o luăm în portul Jiddah.

Astfel că în ziua de 04 ianuarie, lângă noi a acostat barja cu cumbustibili, de la care am ambarcat 50 tone de motorină.

Agentul a sosit, dinou, la bord pentru a ne aduce unele acte, dar nu ne-a adus certificatul de deratizare. La plecare i-am dat nota de comandă pentru alimente şi antidot.

Descărcarea mărfii merge destul de încet, iar noi nu putem coborî de pe navă deoarece jos, lângă scară, se află un soldat care interzice coborârea echipajului, încât n-am putut nici să citim pescajul navei noastre.

Lemnarul nostru mi-a confecţionat nişte rafturi din scânduri, pe care le-am instalat în cabina mea şi le-am umplut cu glaste cu flori.

La data de 06 ianuarie s-a finalizat operaţiunea de descărcare a mărfii, iar la ora 15°° agentul de protecţie a

urcat la bord cu actele navei, dar tot fără certificatul de deratizare şi fără „statement of facts". În această situaţie l-am obligat să trimită o scrisoare agentului din Aqaba, care ne-a pierdut certificatul şi să ne eliberezeze altul în locul lui.

După o oră şi jumătate am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară unde am stat alte două ore, deoarece
mecanicul şef a mai reparat ceva la motor.

Între timp eu am luat legătura cu Comp. I.M.M.T.S. şi am dat situaţia la zi cu cele procurate în Jiddah.

Când reparaţia s-a terminat, motorul a fost pornit şi am pus de drum spre Aqaba, mergând cu viteza de 10 Nd. După ce a fost descărcată marfa din prova, nava numai merge aprovată, are o ţinută
normală.

Şeful mecanic mă anunţă că s-au consumat 26 tone de apă în 2 zile. Am dat dispozitie să fie restricţionată apa la chiuvete, echipajul să se folosească de apa din sticle, până când va fi depistată cauza pierderilor.

Pe data de 10 ianuarie la ora 21°° am intrat în strâmtoarea Tiran, după ce am trecut la 200 metri de ultima geamandură. Acolo, în strâmtoare există bariere de corali, care se văd ziua, în apa limpede, dar noaptea sunt destul de periculoase şi multe nave au avut ghinionul să eşueze pe crestele lor. Pericolul creşte în timpul nopţii, mai ales când se întâlnesc două nave mari în acel spaţiu îngust.

La ora 7°° dimineaţa am ancorat în rada exterioară a portului Aqaba, dar am fost trimişi la distanţa de 7 M.M. faţă de port unde am stat în derivă până la ora 12°° când a venit o şalupă care ne-a adus măşti pentru gură şi ne-au

cerut să ne facă fumigare. Am acceptat, dar am spus că o vom trece în contul primitorului mărfii. Atunci au renunţat şi au plecat.

Am revenit la locul de ancorare, unde am găsit nava românească „Aiud", încărcată cu marfă având destinaţia portul Surabaya – Indonezia. Am discutat cu căpitanul navei care mi-a spus că sunt plecaţi din ţară de opt luni de zile şi în această perioadă nu au primit indemnizaţia de străinătate, încât echipajul s-a revoltat şi nu vrea să meargă mai departe.

Am cerut agentului de protecţie să ne aducă apă, dar ne-a spus că în mare apa costă 15 $ pe tonă, dublu faţă de preţul când nava este acostată la cheu, ceea ce ne-a făcut să renunţăm şi să econimisim ce avem.

Agentul de protecţie m-a anunţat că în ziua următoare va sosi echipa care face fumigare, dar o va trece în contul primitorului mărfii. Pentru aceasta, însă, nava va trebui să fie trasă la o jumătate de milă de OIL TERMINAL la ora 13³°. Ne-am prezentat la locul şi ora stabilită, echipa a venit la bord, a aruncat în magazii pastile de aluminiu fosfide, iar în careurile echipajului mangal, după care a plecat, lăsându-ne să stăm acolo, în derivă, toată ziua sub un vânt de

forţa 7.5 pe scara Beauford, care ne-a balansat până spre seară.

Deşi temperatura a scăzut, în jurul oreleor 19:00 echipajul continuă să vopsească vinciul de ancoră, ţevile de prea-plin şi aerisirile din prova navei.

Astăzi 14 ian. 1995, iar noi ne aflăm tot în derivă în golful Aqaba, uitaţi de toţi, cu toate apelurile pe care le-

am făcut la serviciul de pilotaj. Vântul s-a potolit, dar continuă să fie destul de frig.

Pentru a face economie la apă, consumăm numai 2 tone/zi.

Apelăm şi agentul de protecşie, care ne spune că va trebui să mergem în dreptul containelor unde se vor prezenta autorităţile portuare care ne vor face controlul şi ne vor da „liberă practică"

Am urmat sfatul agentului, iar la ora 16°° controlul s-a terminat, după care am primit pilot la bord, care ne-a introdus în port. Imediat ce ne-am legat la cheu, au sosit echipele de muncitori, care au început să descarce marfa din navă, operaţiune care se derulează destul de repede.

Întrucât a doua zi de dimineaţă urmează să primim apă, am aprobat ca echipajul să facă baie seara.

În zilele care au urmat, un muncitor a fost accidentat la un picior de coţada (platforma) care transborda marfa din navă pe cheu. Accidentarea s-a produs din vina muncitorului care a manevrat cranicul cu care era acţionată coţada, deoarece n-a apăsat pe butonul de avarie pentru a opri mişcarea acesteia peste bord, în momentul în care se lovise la balustradă.

La bordul navei a sosit Pand 1 (Poliţia portuară) care a făcut cercetări, dar a chemat şi surveyorul german, care a verificat starea tehnică a cranicului stabilind că acesta funcţionează corect şi este în stare bună, deci manevrarea lui a fost greşită.

Operaţia de descărcare a navei s-a întrerupt şi nava a fost scoasă din golf, unde am rămas în derivă. Am raportat Companiei toate cele întâmplate şi directorul general Vasile Ştefan mi-a spus să nu semnez nici un act.

Stând în golf, echipajul a scos pe coverta restul mărfii

destinată pentru Aqaba, iar a doua zi a venit pilot la bord, care ne-a tras, din nou, la cheu pe la ora 23³°, dar nu s-a mai descărcat nimic, fiind iar scoşi din port, de această dată la distanţa de 6 M.M. faţă de portul Aqaba, tot în derivă. Ce putem face? Am întocmit „Protest de scoatere din dană şi refuz de descărcare".

La ora 7°° dimineaţa lângă nava noastră a acostat o şalupă care a adus un reprezentant al Pand 1, care ştia româneşte, iar acesta mi-a spus că mi-a angajat avocat, care va veni a doua zi să mă ia la Tribunal pentru declaraţii şi tot el mă va aduce înapoi, la navă.

-Vreţi să mă arestaţi? l-am întrebat eu.

-Cum poţi să-ţi închipui aşa ceva? Ţara noastră este o ţară civilizată, nu suntem în Guatamala.

A doua zi de dimineaţă a venit o şalupă, care m-a dus în port, iar de acolo m-a luat o maşină care m-a dus la Tribunal, unde m-am întâlnit cu agentul de protecţie UNIMAR şi cu avocatul ales să mă reprezinte.

Când s-a terminat judecta, din care eu nu am înţeles nimic, am fost introdus într-o celulă, la un loc cu nişte infractori de drept comun, de unde m-a scos avocatul şi m-a dus la ONIN KOWAR, care mi-a adus la cunoştinţă că nava noastră a fost reţinută pentru nişte datorii mai vechi ale Companiei „Romline". În continuare mi s-a cerut să accept descărcarea mărfii cu macaraua la cheu.

A doua înfăţişare la Tribunal a fost pe 08 februarie 1995 şi

mi-au fost cerute 20.000 $ despăgubiri, după care ni s-a dat drumul, dar mi s-a spus să-l trimit pe şeful mecanic şi pe ofiţerul de serviciu de la bord din ziua accidentului, dar când aceştia se pregăteau să plece, ni s-a transmis că nu mai este nevoie de ei.

Iată, deci, câte şicane ni s-au făcut degeaba, de care Compania noastră n-a fost total străină, deoarece atunci când le-am comunicat că nava a fost reţinută fără motiv, mi s-a spus că au făcut-o pentru că nu au avut mrfă să ne dea, deşi nu fusese vorba să luăm de la ei nici un fel de marfă.

Mai târziu am aflat că nava fusese vândută firmei ONIN KOWAR, care m-a întrebat de câtă apă şi alimente avem nevoie. I-am spus că ne trebuie alimente pentru o săptămână, de 500 $ şi 50 tone apă.

Am primit 1000 $ ptr. alimente, iar peste două zile, agentul firmei, ONIN KOWAR, ne-a anunţat că vom intra la cheu pentru continuarea descărcării.

Pe la ora 17°° port-control ne-a prevenit să fim pregătiţi că la ora 23°° să executăm manevrele de acoostare la cheu, în dana nr. 7. Mai târziu a sosit la bord shipchandlerul, care ne-a luat comanda pentru alimente.

La ora stabilită a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus la cheu, operaţiunea fiind terminată la ora 14°°, când trebuia să părăsim portul, dar agentul charterului, UNIMAR, ne-a spus că vom mai aştepta pentru că nu au fost plătite nu ştiu ce taxe sau obligaţii băneşti, pentru care motiv nu ne va elibera certificatul de naţionalitate.

Între timp agentul de protecţie ne-a adus alimente în valoare de 500 $ şi ne-a facilitat ambarcarea a 50 tone de apă. Am primit pilot la bord la ora 16°°, care ne-a scos înafara portului unde adâncimea apei avea cinci chei de lanţ, şi unde am ancorat, aşteptând actele.

La data de 29 ian. 1995 dimineaţa, agentul UNIMAR s-a prezentat la navă, ne-a adus actele şi şi-a cerut scuze pentru întârziere.

Am pornit şi am pus de drum spre Port Suez, vrând să uit toate păţaniile din portul Aqaba.

Aqaba este un oraş vechi, dar are şi unele vile moderne aparţinând oamenilor bogaţi, însă îi lipseşte verdeaţa şi pare un peisaj lunar, fără vegetaţie, aşa cum se întâlneşte în tot golful. Spre deosebire de Aqaba, la evrei (Israel) există Elatul cu enclava Taba, care este o oază de verdeaţă, deşi şi acolo există temperaturi de 35°-40°.

Era timp frumos şi traversarea strâmtorii TIRAN nu ne-a ridicat probleme, iar după ce am ieşit din strâmtoare, am continuat prin golful Persic, apoi am ocolit capul peninsulei Sinai, pentru a

ajunge în Port Suez.

A doua zi am primit o radiogramă de la Compania „Romline", prin care ne-a cerut stocul de combustibili, apoi ne-a comunicat numele agentului de protecţie din Izmir şi cantităţile de provizii pe care ni le-a aprobat pentru acest port.

Pe 30 ian. 95 la ora 8:15 am ancorat în rada Port Suez. Ne-a vizitat agentul de protecţie, care ne-a adus suma de 15.000 $ reprezentând indemnizaţia de străinătate, iar la plecare a luat lista cu proviziile pentru navă, precum şi certificatul de naţionalitate, despre care a menţionat că ni-l va aduce în Port Said.

La ora 21°° am primit pilot la bord, care ne-a introdus în rada interioară, unde urma să se formeze convoiul de nave pentru trecerea prin canal, dar când am virat ancora din babord, am observat că se produc unele patinări (decuplări), care trebuie studiate pentru a depista cauza.

Între timp am primit alimentele, apoi combustibilii, uleiul şi apa potabilă, din care am luat 150 tone combust. 28 butoaiee cu ulei şi 50 tone apă.

A doua zi la ora 7°° am ieşit din Port Said şi am pus de drum spre Izmir, apoi am dat avizările necesare pentru cei interesaţi. Vremea este frumoasă, iar nava noastră se deplasează cu viteza de 10,5-11 Nd.

Echipa de punte a curăţat toată coverta şi capacele magaziilor. Pe 03 februarie la ora 6°° am ajuns în rada exterioară a portului Izmir unde am ancorat, dar n-am aşteptat mult şi la bord a sosit un pilot, care, ajutat de două remorchere, ne-a acostat la cheu în mai puţin de o oră.

Pe bord au urcat agentul de protecţie şi cei de la controlul portuar care au verificat tot până la ora 10°°, inclusiv cabinele echipajului. Agentul ne-a spus că nu are nici un ban, iar de la Companie n-a primit nici o dispoziţie.

La ora 13°° a început operaţia de descărcare a mărfii din nava noastră, lucrând o singură echipă cu o singură macara de cheu.

Muncitorii nu se grăbesc deloc, iar pe timpul nopţii nu lucrează.

Seara am făcut o plimbare în Izmir şi am mâncat kebab (carne de berbec pregătită la rotisor), după care am băut o bere.

A doua zi s-a continuat descărcarea mărfii, dar vremea s-a răcit, este chiar frig, deoarece dinspre Nord-Est suflă un vânt rece.

Duminică am ieşit în oraş. Toate magazinele erau închise, fiind sărbătoare şi nimeni nu lucrează. Pe stadion se joacă meciul de fotbal Altai-Galatasarai în

nocturnă. Am mers şi noi şi am văzut un stadion olimpic foarte frumos, peste tot existând suveniruri cu echipa Galatasarai, pe care nu le-am văzut pe stadioanele noastre. Era plin stadionul de suporteri bine organizaţi, dar disciplinaţi, dar şi de poliţişti de ordine.

Luni s-a continuat lucrul, iar la descărcarea mărfii a asistat şi şeful Agenţiei din Izmir, care n-a fost mulţumit de ce curge marfa din saci? I-am explicat de ce şi i-am arătat practic cum folosesc muncitorii cîrligele, cu care agaţă şi rup sacii. Convins, acesta a dispus că după descărcare, muncitorii să strângă marfa împrăştiată.

Am avut o discuţie cu directorul general al Companiei, care mi-a transmis că de la Izmir ne vom întoarce fără încărcătură, iar banii pentru echipaj ne vor fi plătiţi în portul Constanţa, la sosire.

În ziua următoare macaraua de cheu s-a defectat şi s-a întrerupt lucrul devreme, la ora 16°°. Seara am plecat în oraş pentru unele cumpărături, după care am intrat într-un restaurant unde am băut un wiscky şi am vizionat la televizor meciul de fotbal dintre Fenerbache şi Galatasarai, apoi pe cel dintre A.C. Milan şi Arsenal.

A doua zi am fost la Agenţie şi am vorbit la telefon cu dir. Gral al Companiei, care m-a anunţat că ne vom întoarce fără marfă (în balast) la Constanţa, de unde vom încărca fosfaţi pentru Insulele Capului Verde. De asemenea îmi atrage atenţia să nu mai transmitem nimic la Comp.

-Nu mai facem reparaţiile stabilite la navă? l-am întrebat eu.

-Da, se vor face, în timp ce se va încărca marfa pentru voiajul despre care am vorbit, a răspuns directorul.

N-am înţeles cum se vor împăca încărcarea mărfii cu

reparaţiile, dar am tăcut.

Pe data de 10 febr. operaţiunea de descărcare a mărfii în portul Izmir s-a terminat, iar la ora 14°° am primit acteele navei şi pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului unde am ancorat, apoi am balastat forepeak-ul şi tancurile nr. 8 şi 9, iar la ora 17°° am pus de drum spre Istambul.

Mergând cu viteza de 11,5-12 Nd, a doua zi la 4°° dimineaţa am intrat în strâmtoarea Dardanele, dar traficul era închis până la ora 9°°. Agentul de protecţie sosit la bord m-a anunţat că ni se va face controlul când vom ajunge la Buyuk-Dere, dar el mă va aştepta în port la Istambul, unde urmează să-mi aducă un colet.

Am trecut prin Marea Marmara, iar la ora 21°° când ne apropiam de Istambul, servicul de pilotaj de la Bosfor, avea o mare densitate pe o suprafaţă de 2X7 M.M. Văzând acea îngrămădire de nave, m-am întrebat: „Câte vor fi dincolo, în M. Neagră, care aşteaptă să intre în strâmtoarea Bosfor?" Aveam nr. 11, aşa după cum sosisem în zonă, dar cei de la Controlul traficului naval din zonă, ne-au anunţat că abia mâine se va putea trece.

După ce am reuşit să ieşim din Bosfor şi am pus de drum spre Constanţa, ofiţerul de cart m-a anunţat că ni s-au defectat girocompasul şi compasul magnetic, acesta având nevoie să fie mişcat cu mâna din când în când. Electricianul care se află lângă girocompas îi picura glicerină ca să-l ajute să se orienteze, dar a început să se orienteze abia pe la ora 20°°, după ce parcuseserăm jumătatea distanţei până la Constanţa.

Marea era liniştită, iar vizibilitatea era moderată, încât continuam să navigăm cu viteza de 12 Nd. şi la 15

februarie 1995 ora 3°° dimineaţa, am ajuns în rada exterioară a portului Constanţa; imediat a sosit pilotul de serviciu şi ne-a introdus în port la dana nr. 33 unde am acostat la ora 5³°.

Imediat a urcat la bord Controlul portuar, apoi şi Conducerea Companiei, care a stabilit ce reparaţii vor fi executate la navă. Am plecat apoi acasă la ora 10°°.

IX
Constanţa-Burgaz-Nagaro-Constanţa

De la întoarcerea noastră cu nava din Colombo şi până la 08 martie 1995, după lungi parlamentări cu Conducerea Companiei I.M.T.T.S. s-au executat unele remedieri, dar nu reparaţii, aşa cum se stabilise.

Am primit dispoziţie să încărcăm fosfaţi de la Burgaz (Republica Bulgară) şi să plecăm în voiaj la Nagaro, port aflat pe coasta de est a Italiei.

Eram deja pregătiţi de drum, iar la ora 15°° am primit la bord controlul portuar, după care am primit la bord şi pilotul care ne-a scos în rada exterioară a portului Constanţa, de unde am pornit spre Burgas.

Era o zi frumoasă şi început de primăvară, cu un soare timid, dar nu era frig, nu sufla nici vântul, iar marea era liniştită, încât ne-am putut deplasa cu viteza medie de 11

Nd, încât în următoarea zi, la ora 4 dimineaţa am ajuns în rada exterioară a portului Burgaz unde am ancorat. Deşi dădusem avizările necesare din vreme, pilotul s-a lăsat aşteptat până la ora 14°°, când s-a prezentat la bord şi ne-a introdus în port.

Organele portuare de control au acţionat mai repede, urcând imediat pe navă, iar după control au eliberat actul de „liberă practică", dar ploaia care s-a pornit, a amânat lucrul până a doua zi, când s-a potolit şi muncitorii au început operaţiunea de încărcare. Întrucât sacii erau foarte murdari, le-am întocmit „scrisoare de protest", ceea ce a determit venirea la navă a reprezentantului fabricii de fosfaţi, care m-a asigurat că îmi va elibera „scrisoare de garanţie" pentru acea marfă şi nu voi avea probleme cu primitorul mărfii.

Seara am plecat la plimbare în Burgas, însoţit de câţiva membrii ai echipajului. Am fost impresionat cât de curat şi cât de aerisit este oraşul, care are nişte străzi largi şi multe parcuri bine întreţinute şi o faleză lungă şi destul de largă.

A doua zi a continuat încărcarea şi am atras atenţia şefului de echipă că muncitorii nu stivuiesc corect sacii în magazii, existând pericolul să nu se poată încărca toată cantitatea. În plus marfa va trebui repartizată proporţional în borduri, pentru a realiza echilibrul navei în staţionare şi, mai ales, în marş, când putem avea parte de mare agitată.

Mi-au motivat că ei nu au stivuitori şi nu se pricep altfel. Întrucât eu ţin foarte mult la aranjarea mărfii şi la echilibrul navei, le-am arătat cum să procedeze şi situaţia s-a schimbat în bine. Echipele lucrează cu macarale la cheu.

Pe punte au fost aduse extinctoarele încărcate, pe care echipajul le-a fixat în locul lor; o parte din echipa de punte a schimbat linoleul de pe coridoarele cabinelor motoriştilor şi marinarilor.

Nostromul (şef de echipaj) nu vrea să muncească, motivând că este duminică şi vrea să se odihnească.

-Dumneata eşti şeful echipei de punte şi ar fi cazul să fii exemplu- i-am spus. De ce stai în cabină?

-Pentru că este duminică şi vreau să mă odihnesc.

-Priveşte-i pe colegii dumitale de la maşini, care lucrează continuu, sudând şi înlocuind ţevile sparte! Crezi că ei n-ar vrea să se odihnească?

-Nu mă interesează de ei. Eu vreau să mă odihnesc pentru că este duminică.

Luni am discutat cu patronii Companiei, iar dl. Vasile Ştefan, care m-a anunţat că se aprobă să cumpărăm butelii gata încărcate din Burgas, iar motorină să luăm de la Istambul.

Dl. Iorgulescu ne însoţeşte în voiaj şi am discutat cu domnia sa şi cu căpitanul secund situaţia nostromului şi a lemnarului, acesta din urmă cerând expres să fie debarcat şi să se întoarcă în ţară, deoarece este bolnav şi scuipă sânge. Dl. Iorgulescu l-a chemat la telefon pe patronul Compniei să-i prezinte situaţia celor doi, iar acesta din urmă i-a cerut să preia funcţia de şef mecanic pe navă, deoarece actualul şef mecanic va trebui să meargă, în aceeşi funcţie pe nava „Caraş Severin". Referitor la lemnar, să fie debarcat când va pleca şeful mecanic şi cei doi sudori care au lucrat la navă până în prezent. Nostromul să rămână pe navă în continuare.

Afară s-a făct foarte frig, iar dimineaţa ne-am trezit cu un strat de zăpadă pe navă. Şeful R.T.G. mă anunţă că ni s-a defectat staţia radio.

Astăzi e sâmbătă şi muncitorii bulgari nu lucrează.

După amiază am plecat în oraş cu şeful R.T.G., ne-am plimbat prin parc, iar la întoarcere am adus nişte flori. În aceeşi zi am dat liber întregului echipaj- cu excepţia vardiei şi celor din serviciul de cart- să meargă în oraş şi în parcuri, unde au înflorit pomii şi este foarte frumos.

Am luat legătura cu agentul de protecţie, care s-a prezentat la navă şi i-a însoţit până la aeroport pe şeful mecanic, lemnarul Alexandru şi cei doi sudori.

Compania ne-a transmis că în locul lemnarului va sosi la navă marinarul Mircea Munteanu şi tot echipajul s-a bucurat.

Pe data de 21 martie operaţiunea de încărcare a fosfaţilor s-a terminat şi magaziile au fost închise, capacele fixate bine şi etanşate cu bandă adezivă, apoi am primit actele navei şi ale mărfii. Reprezentantul fabricii de fosfaţi din Burgas s-a ţinut de cuvânt şi mi-a dat „Letter of indemniti"- acea scrisoare de garanţie pe care o eliberează o persoană fizică sau juridică, sub semnătură, pentru exonerarea de răspundere într-o situaţie dată.

Astfel că la ora 14°° am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare şi am pus de drum spre Bosfor, ţinta noastră după atâtea luni de voiaj planificat.

Echipajul a lucrat zilnic ptr. curăţarea şi spălarea magaziilor de mărfuri, tualetarea navei în general, după care au fost transmise avizările necesare, inclusiv înştiinţarea Companiei cu toate activităţile noastre din

ultimele zile de voiaj şi aprovizionarile făcute pentru echipaj şi pentru navă.

Noaptea, pe la ora 1^{30} am intrat în strâmtoarea Bosfor, iar peste o oră am ancorat în punctul Serai, agentul a venit cu o şalupă şi ne-a adus motorină, uleiul şi hărţile cerute, dar la plecare mi-a cerut să-i semnez pentru bonuri de două şalupe, deşi venise cu una singură. Desigur că am refuzat.

De acolo am pornit mai departe, iar la ora 21:45 ieşeam din strâmtoarea Dardanele şi ne avântăm în Marea Egee. Marea Marmara era liniştită şi viteza navei noastre a atins chiar 14 Nd.

Buletinul METEO anunţă vreme rea în Marea Egee, chiar furtuni, iar echipajul navei s-a îngrijit ca toate magaziile să fie bine etanşate, iar obiectele de pe coverta să fie amarate corespunzător.

Pentru a ocoli capul Crio al peninsulei turceşti, a trebuit să mergem mult în largul mării, dar când a început furtuna cu vânt din Sud-Vest de forţa 6 pe scara Beaufort, am trecut mai aproape de coastă, prin spatele insulelor Levos şi prin faţa insulelor Militeni, Kios şi Rodos. Vântul sufla din spate (pupa) şi ne avantaja, sporind puţin şi viteza de deplasare a navei. Am continuat să navigăm aproape de coasta Greciei, în apropierea capului Maleea, pe lângă insulele Zante, Chefalonia şi Corfu, până când am intrat în Marea Adriatică, aunde am transmis avizările de trei zile pentru Nagaro, în timp ce navigam la adăpostul costei Albaniei.

Şeful mecanic m-a anunţat că pierdem apă, până la acea oră pierderea fiind de 20 tone. Am oprit şi am rămas în derivă pentru a căuta pe unde se pierde apa, dar fără rezultat şi am pornit mai departe, însă după ce am mai

pierdut alte 13 tone, am fosr nevoiţi să oprim din nou. Căutările au dus la concluzia că apa se pierde pe la tubulatura pentru încălzirea combustibililor, iar
defecţiunea a fost remediată.

În Marea Adriatică, de această dată, vremea era frumosasă,
iar marea era liniştită, fără valuri. Am transmis avizările de două zile, iar seara tot echipajul a făcut baie şi a fost schimbată lenjeria din cabine.

În ziua următoare, în jurul orei 23°° am ajuns în rada de la mare a portului Nagaro unde am ancorat. Am intervenit cu apel pe canalele 12 şi 16, dar nu ne-a răspuns nimeni. Stând în ancoră, am încercat să pescuim, dar n-am prins nici un peşte.

Portul Nagaro se află situat la distanţa de 10 M.M. (mile marine) de Marea Adriatică unde ancoraserăm noi şi am aşteptat pilotul, care a sosit la locul unde ne găseam abia pe data de 27 martie la ora 7:15, ducându-ne pe un canal până în Nagaro, unde am acostat. Descărcarea mărfii a început la ora 14°° cu ajutorul unei macarale auto şi s-a întrerupt la ora 17°° când muncitorii au plecat.

Împreună cu dl. Iorgulescu am plecat la Agenţie, unde am vorbit la telefon cu conducerea Companiei, care ne-a promis că ne va trimite în Nagaro suma de 15.000 $ în 2-3 zile. De la Nagaro ne vom întoarce la Constanţa, iar în trecere, ne vom opri la Pireus de unde vom lua combustibilii necesari.

Seara am făcut o plimbare prin Nagaro, care este un sat din Italia, în care se găsesc două localuri unde se vinde bere şi cam atât.

Ne-am cuplat la mal de unde am luat apă potabilă.

În ziua următoare a venit la bord şi primitorul mărfii, căruia i-am arătat scrisoarea de garanţie şi acesta s-a arătat mulţumit de starea mărfii. În plus, ne-a asigurat că va aduce saci noi în care se va aduna marfa împrăştiată din sacii care se vor sparge în timpul descărcării.

Seara am plecat, din nou, la plimbare, dar de această data în St. Giorgio din Nagaro, aflat la distanţa de şase kilometri de port. Şi acolo erau doar câteva localuri deschise, dar pe străzi era pustiu, nici ţipenie de om.

Banii promişi de Companie au fost aduşi de agentul nostru de protecţie abia pe data de 31 martie şi i-am împărţit membrilor echipajului. Pe agent l-am invitat la noi la masă şi ne-a lăudat mâncarea şi băuturile româneşti- un „Muscat Otonel" din 1982. A
adus şi el nişte vin din potgoriile italiene, iar a doua zi m-a invitat, împreună cu dl. Iorgulescu, la masa de prânz într-un local din Nagaro.

În zilele următoare, după plecarea muncitorilor, echipajul a făcut vizite în Trieste şi Veneţia, eu şi şeful R.T.G. am fost la Trieste. Am cumpărat o carte.

Duminică nu s-a lucrat şi am vrut să plecăm în alte localităţi, dar fiind grevă, trenurile nu au circulat. Am privit la tineretul italian, care s-a plimbat pe râul de la Nagaro cu canoe şi caiacuri.

Dl. Iorgulescu a vorbit la telefon cu conducerea Companiei, care a transmis că mergem la SFAX (Alegria) pentru a încărca fosfaţi, dar pe 04 aprilie, când operaţiunea de descărcare a mărfii s-a încheiat, Compania a anulat ordinul şi ne-a cerut să ne întoarcem la Constanţa. Astfel că, după ce am primit actele, am cerut pilot, care ne-a scos în Marea Adriatică şi, de acolo, am pus de drum spre Constanţa, la ora 18°°.

Plecasem pe o vreme frumoasă şi mergeam bine, dar noaptea s-a lăsat o ceaţă densă la suprafaţa apei, că abia vedeam bastonul din prova. Aveam noroc că radarul nostru funcţiona destul de bine.

De la compartimentul maşini şeful mecanic m-a anunţat că a sondat combustibilul şi apreciază că ne va ajunge până la Constanţa, încât propune să nu ne mai oprim la Pireu pentru a mai lua altul.

Echipajul a curăţat magaziile, le-a spălat şi le-a pregătit pentru a primi altă marfă.

Pe la ora 8³° dimineaţa ceaţa s-a risipit, iar viteza navei a crescut la 12 Nd, deoarece şi motorul trage bine şi nu mai scoate fum, peste două ore peste cabina de comandă au început să treacă valuri de fum şi scântei, de parcă motorul mi-ar fi auzit gândurile. Şeful mecanic mi-a cerut să oprim în derivă pentru a schimba un injector, care nu mai funcţionează,

Am avizat agentul de protecţie când vom ajunge în Dardanele, peste 24 ore, dar când am ajuns în dreptul punctului
Kanacalle, motorul principal iar a început să scoată fum, fiind obligaţi să oprim în derivă pentru a fi înlocuit un injector care nu lucra.

Sub puntea etalon s-au spart nişte ţevi, care puneau în pericol de a fi inundate cabinele marinarilor, s-au luat măsuri rapide de înlocuire a acestora.

În timul voiajelor se fac multe reparaţii provizorii, pentru a evita anumite pericole, urmând ca remedierea totală, cu piese şi oameni de specialitate, să se execute la întoarcerea din voiaj, în şantiere, dar multe nu se mai fac şi în următorul voiaj problemele se repetă.

În puntul Buyuk-Dere ni s-a făcut controlul de rutină, iar pe data de 08 aprilie la ora 5³° am ieşit din strâmtoarea Bosfor şi am pătruns în Marea Neagră, unde am pus de drum spre Constanţa.

Marea Neagra nu s-a desminţit nici de această dată, ne-a primit supărată, agitată, cu o vreme urâtă, începând cu vânt dinspre Nord-Est şi o ploaie rece, care s-a transformat, treptat în lapoviţă, apoi chiar în ninsoare. Nu ne-a slăbit până la Constanţa, când am primit pilot, care ne-a introdus în port pe 09.04.1995 ora 19°°.

X

De la Constanţa la Anvers

În luna mai 1995 ne pregăteam pentru un nou voiaj, de această dată în Nordul Europei, la Anvers, unde urma să transportăm tabla laminată şi colaci de sârmă, în total 7.000 de tone.

Astfel că la 22 mai operaţiunea de încărcare se finalizase, se executase şi controlul portuar, încât am solicitat pilot care urma să ne scoată în mare.

În timpul manevrelor, însă s-a auzit un huruit suspect la cabestan, am continuat manevrele şi, după ce am ajuns în mare şi pilotul a coborât în şalupa care urma să-l ducă înapoi, în port, am pus de drum spre Bosfor. În ziua de 23 mai la orele 22°° am intrat în strâmtoare, iar peste o oră am ancorat la Seray unde am aşteptat tancul de combustibil de la care am ambarcat 250 tone combustibil greu şi 50 tone uşor.

Mai târziu am procurat hărţi, materiale pirotehnice, ulei şi materiale de întreţinere, după care ne-am continuat drumul spre Dardanele cu viteza de 10 Nd., o viteză mică pentru zona în care navigam, având o vreme frumoasă, marea liniştită, fără vânt, fără valuri.

M-am gândit că ar fi posibil ca pe chila navei să se fi prins scoici, melci şi iarbă, care opun rezistenţă la frecarea acesteia cu apa.

Echipajul este bine dispus şi execută lucrări pe covertă: unii înlocuiesc o sârmă balansină de la cranicul nr.2, iar alţii ung utilajele care urmează să fie folosite la descărcarea mărfurilor, în
timp ce ceilalţi ciocănesc, raşchetează, apoi vopsesc coverta şi

trombele de aerisire şi capacele acestora: doi oameni din echipa de punte au refăcut cu vopsea toate semnele I.M.O. de pe navă.

Pe data de 24 mai la ora 21°° am ieşit în largul Mării Egee, vremea continuând să se menţină la fel de frumoasă, dar viteza tot nu trece de 10 Nd., dar şi aşa pe 26 mai ora 2°° am trecut prin punctul Matapan; a doua zi la ora 14°° am trecut prin dreptul punctului Passero (Sicilia), apoi prin dreptul capului Bon (Tunisia) a treia zi în jurul orei 10°°, continuând să navigăm cu viteza de 10-10,5 Nd.

Am dat radiogramă la Companie, raportând toate proviziile făcute şi am făcut menţiune cu privire la incidentul avut la cabestan. Răspunsul Companiei a fost să folosim cu grijă cabestanul, deoarece repararea lui se va executa doar la întoarcerea în portul Constanţa.

Cu acest prilej Compania ne transmite numele agentului de protecţie din Anvers, în vederea avizării lui.

Pe 29 mai a crescut intensitatea vântului, dar avem noroc că suflă din pupa si, deşi ridică valuri, nu ne incomodează, continuând să înaintăm cu 10,5 – 11 Nd.

În jurul orei 2°° am trecut prin dreptul punctului Coxine (Alger) şi interceptăm în staţia radio nava „Internaţional 3", dar nu ne putem înţelege. A doua zi dimineaţa ne-am întâlnit cu respectiva navă, pe care este Comandant Valy Pocora, am oprit şi am discutat puţin, după care fiecare ne-am continuat drumul.

Mai târziu m-a contactat de la Companie domnul Iorgulescu, unde m-a înştiinţat că va pleca la Anners cu avionul, unde va aştepta sosirea navei noastre.

Pe data de 31 mai ora 17°° am trecut prin strâmtoarea Gibraltar, iar când am ajuns în Oceanul Atlantic, am

navigat aproape de coasta Spaniei, deoarece vremea s-a înrăutăţit, cerul fiind acoperit, iar dinspre Nord sufla un vânt cu forţa 6 pe scara Beaufort, care ne lovea direct în prova, reducând viteza navei la 9 Nd.

Astăzi este 1 iunie Ziua Internaţională a Copilului, dar şi

ziua de naştere a fiicei mele, Irina, pe care am sunat-o la telefon şi i-
am urat „La mulţi ani!"

Am transmis avizările necesare de 7 zile către cei interesaţi, după care am executat cu echipajul roluri(exerciţii) prevenind abandonarea navei în caz de incendiu .

La ora 24°° am trecut prin dreptul Lisaboniei, capitala Portugaliei. Vremea urâtă a continuat toată noaptea şi s-a menţinut la fel şi în ziua următoare, dar vântul a sporit în intensitate, ajungând la forţa 8 pe scara Beaufort şi ridică valuri din ce în ce mai înalte, care mătură coverta şi impiedică orice deplasare a echipajului.

Printr-o radiogramă Compania ne anunţă că la înapoierea din Anvers va trebui să încărcăm zahăr pentru Estul Mării Mediterane, deşi noi încă nu am ajuns cu acest navlu la destinaţie.

Am transmis avizările de 5 zile către cei interesaţi, dar vremea se menţine destul de urâtă şi marea capricioasă, încât nu putem depăşi viteza de 6 Nd. Abia în ziua de 03 iunie, la ora 5³° dimineaţa vântul s-a mai domolit şi valurile au scăzut în înălţime şi forţa cu care loveau bordajul navei noastre.

Seara şeful R.T.G. m-a anunţat că ni s-a defectat aparatul radar. Toată ziua a lucra la el împreună cu

electricianul şef, dar n-au reuşit să-l repună în funcţiune şi ne pregăteam să intrăm în golful Biscaya, care, deobicei, ridică probleme, fiind dese furtunile în acel golf.

De această dată în golf am dat peste o furtună moderată, dar când am ieşit de pe pase şi am ajuns iar în Ocean, ne-a luat în primire o furtună puternică, cu hulă de fund, care ne-a ţinut aproape 24 de ore numai în ruliu şi în tangaj, până la 05 iunie ora 4°° dimineaţa când am ajuns în punctul Quesant, unde vântul s-a mai domolit, forţa valurilor a mai scăzut şi viteza navei a mai sporit cu două noduri.

Am respirat uşurat, dar privind zarea întunecată nu eram sigur că a trecut primejdia. Această furtună mi-a amintit de primul

meu voiaj din anul 1956 pe care l-am făcut cu nava „Ardeal" în

Sudul Indiei. „După ce trecusem de capul Bunei speranţe, apoi de

sudul Arabiei şi intrasem în Oceanul Indian pentru a merge la Ins. Ceylon (azi Rep. SRI-LANKA) în Ocean, s-a declanşat un ciclon, carea a răscolit tot oceanul. O navă sub pavilion pakistanez a fost scufundată cu tot echipajul său, fiind prinsă în centrul ciclonului, „Dimitrov" o altă navă românească aflată ceva mai departe a fost bătută de valuri până i-au ras toată suprastructura de pe covertă, iar nava „Ardeal", deşi zguduită de furtună, s-a ales doar cu o crăpătură în cabina de comandă.

Când am ajuns în Ceylon, cei din şantierul naval i-au declarat eroi pe cei din nava „Dimitrov" şi le-au reparat stricăturile pe gratis."....."

..... Tot pe 05 iunie 1995 am trecut şi prin dreptul punctului Casquete şi am transmis avizările de 48 de ore.

Vremea s-a mai îmbunătăţit, iar echipa de punte a deschis magaziile pentru a constata cum s-a păstrat marfa în timpul furtunii. Unde a fost găsită apă, aceasta a fost scoasă, iar rugina a fost curăţată cu motorină, după care capacele au fost închise la loc şi etanşate cu bandă adezivă, apoi au fost revopsite.

Pe data de 06 iunie, trecând prin dreptul portului Dower, serviciul de pilotaj ne-a îndrumat să ancorăm în punctul Wandelar, unde vom primi pilot, care să ne introducă în ecluză, pentru a ajunge la Anvers, ceea ce s-a întâmplat pe la ora 23°°.

Echipajul navei a reparat şi vopsit seara de pilot şi pluta de salvare şi a pregătit şi pus la post pe covertă, parâmele cu care urma să participăm la manevrele cu care urma ca nava să fie introdusă în port.

Abia a doua zi la ora 1°° am primit pilot la bord, care ne-a introdus în ecluză cu ajutorul a douaă remorchere, apoi a venit un alt pilot care ne-a scos din ecluză şi ne-a introdus în dana 371 din port, unde am acostat.

Imediat au urcat la bord agentul de protecţie şi controlul portuar, care au făcut verificările de rigoare.

La plecare, agentul a luat certificatul de naţionalitate al

navei şi pe cel de tonaj, în vederea întocmirii formalităţilor de sosire
în port.

În aceeşi zi, la ora 14°°, s-a început operaţiunea de descărcare a mărfurilor de pe navă, cu toate că începuse ploaia şi am propus primitorului mărfii să mai aşteptăm, însă acesta a insistat să se descarce pe răspunderea lui. Am ridicat prelata care proteja colacii de sârmă de pe covertă şi a început să-i ridice cu o platformă metalică numită coţadă, prinsă la o macara de cheu. Întrucât am observat că operaţiunea de descărcare se derulează necorespunzător, în sensul că acei colaci de sârmă sunt aruncaţi din coţadă direct în barjă, fără a fi stivuiţi cu grijă, am întocmit o „scrisoare de protest".

A doua zi a sosit la bord Ramira, care este shipchandlerul nostru; este de origine română, dar locuieşte în Anvers, ocupându-se de aprovizionarea navelor româneşti din partea Companiei. Cu ea ne-am întreţinut plăcut până la ora 22°° când a părăsit nava, împreună cu dl. Andrea, care se ocupă de navele româneşti din partea Agenţiei noastre din Anvers. Acesta din urmă îmi adusese două faxuri trimise de Compania noastră: unul în care se menţiona că după descărcarea mărfii, vom încărca din Anvers o cantitate de zahăr şi o cantitate de shrot (hrană pentru animale), iar al doilea fax preciza să-i trimit Companiei actele justificative pentru marfa din Aqaba din voiajul trecut.

Pe 08 iunie dimineaţa când m-am trezit din somn, am constatat că a fost spartă casa de bani a navei, aflată în cabina Comandantului, din care a fost furată suma de 1200 $, care abia sosiseră în ajun.

Cheile le lăsase hoţul pe aparatul radio, iar lacătul era agăţat de belciugele de pe uşa casei de bani.

Am anunţat agentul protector căruia i-am spus să anunţe organele de poliţie, care să întreprindă cercetările

cuvenite. S-au prezentat de la Poliţie, au făcut cercetări, dar banii şi făptaşii n-au mai fost găsiţi, deşi au ampretat tot echipajul şi au luat declaraţii.
La terminarea cercetărilor, poliţiştii mi-au spus că în port sunt mulţi hoţi- unii de culoare- care lucrează discret, au dexteritate şi nu fac

zgomot, iar unii folosesc spray-uri care produc somnul, apoi acţionează în siguranţă.

Multă vreme nu mi-am putut explica cum a intrat hoţul la mine în cabină fără să-l simt şi de unde a ştiut el unde să caute cheile de la casa de bani?

După ce am întocmit „scrisoare de protest", agentul de protecţie a anunţat surveyorul din port, care s-a prezentat la navă şi a urmărit cum aruncă muncitorii în barjă colacii de sârmă, care şi-a notat totul.

A doua zi agentul ne-a adus 25.000 $, reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj; am împărţit 20.000 $ echipajului, iar 5.000 $ i-am pus în casa de bani a navei.

La plecare agentul a luat documentele privind justificarea mărfii din Aqaba, pe care urma să le trimită la Compania noastră din portul Constanţa şi „scrisoarea de protest" pe care urma s-o autentifice la Notariat.

În dimineaţa următoare şi-au făcut prezenţa la bordul navei charterul (propietarul) şi încărcătorul mărfii pe care urma s-o încărcăm noi din Anvers, împreună cu care am întocmit un cargoplan pentru încărcarea pe navă a 7.900 tone de marfă, din care 4032 tone de zahăr şi 3866 tone de hrană pentru animale, precum şi nişte legături de ţevi, marfă pe care urma s-o transportăm în Tartous.

Descărcarea colacilor de sârmă s-a terminat a doua zi, iar nava noastră a fost mutată în dana 125 unde a şi început scoaterea din magazii a tablei, pe o ploaie măruntă, care nu se mai oprea şi s-a hotărât întreruperea lucrului, care a fost reluat abia luni, când ploaia a stat.

Luni seară, după programul de lucru, am mers la biroul Ramirei cu care am discutat până aproape de ora 23°°. De la ea din birou am sunat-o la telefon pe soţia mea, Aurora, care mi-a comunicat că acasă totul este în ordine şi m-am liniştit.

Pe 10 iunie a sosit din ţară dl. dir. General Vasile Ştefan de la Companie. După ce m-a anunţat că locuieşte la un hotel în oraşul

Anvers, am discutat despre problemele navei. Despre banii furaţi
din casa de bani a navei soluţia expusă de dânsul a fost să fie reţinuţi din drepturile echipajului. Despre navlu mi-a spus că ne vom întoarce la Constanţa fără marfă, dar vom încărca din portul Constanţa aceeşi marfă şi tot ptr. nordul Europei.

În următoarea zi au sosit la bord două frigidere, unul destinat bucătăriei navei, iar celălalt pentru cabina Comandantului.

Duminică, însoţit de alţi colegi din echipajul nostru dar şi de la nava „Internaţional 1", aflată în port cu noi, am placat în oraş să vizităm târgul de autoturisme, sperând să găsim acolo mărci pentru care nu se plătea vamă la intrarea în ţară (Dacia şi Oltcit). Ne-a însoţit şi dl. gral Vasile Ştefan, iar Comandantul lui „Internaţional 1" a cumpărat un autoturism marca „NISAN", cu suma de 2500 $, în stare foarte bună.

Marţi s-a terminat operaţiunea de descărcare a mărfii, iar echipa de la punte a scos pe covertă toate mingiurile şi a început cărăţenia în magazii şi santină, în vederea primirii unei alte mărfi; în santină au fost găsite păcură şi motorină.

Dimineaţa a sosit la bord un inspector „memorandum", care a controlat toată nava, întocmind o listă cu diferite observaţii ale sale, pe care le-a discutat cu dl. Vasile Ştefan în ziua următoare, când acesta se afla la bordul navei. Concluzia lui a fost că va reţine în port nava, dacă nu vor fi remediate defecţiunile pe care le-a constatat el în ziua anterioară.

Dl. Ştefan l-a chemat pe superintendentul Dinu de la Agenţia din Anvers, care va rămâne la bordul navei până când echipajul va remedia acele deficiente.

La bord a urcat şi agentul de protecţie, care mi-a adus certificatul pentru „Radio Record", apoi m-a anunţat că la ora 13°° să fim pregătiţi pentru a ne muta mai jos cu 100 m, manevră o vom executa pe parâme.

Mai târziu a urcat pe la navă şi Inspectorul Pand 1, care m-a anunţat că primitorul tablei nu a făcut obiecţiuni pentru tabla care a prins rugina de la descărcarea pe timp de ploaie. După amiază am

primit actele navei, precum şi cele ale mărfii predate, semnate de
beneficiar şi ne pregăteam de plecarea în altă dană pentru încărcarea zahărului. Suverveyorul a văzut magaziile şi ne-a dat „apt ptr. marfă".

La bord au urcat doi specialişti de la firma „SART", care au reparat radarul Kelvin, apoi a sosit o altă echipă care mi-a instalat telefon în cabina Comandantului. Am

avut, mai întâi, o convorbire cu Compania, apoi am sunat şi acasă la mine şi am vorbit cu soţia.

După amiază ne-au fost aduse la bord: 16 extinctoare cu spumă, 5 extinctoare cu praf şi două pentru băcile de savare. O dată cu acest transport a urcat la bord şi inspectorul cu lista de deficienţe la bord, care i-a propus d-lui Vasile Ştefan să întoarcă nava în şantier, dar a refuzat, motivând că nu are rost, dacă tot nu încărcăm marfă. Pentru aceleaşi motive fusese reţinută şi nava „Internaţional 1", ceea ce arată că este vorba de şicane.

Plouă neîntrerupt de câteva zile şi afară este frig.

Pe data de 17 iunie ora 12°°, dl. Ştefan s-a întors la Constanţa, lăsându-l pe dl. Dinu să rezolve toate problemele navei până când aceasta va părăsi portul Anvers.

A mai plouat şi noaptea care a urmat, iar dimineaţa cerul era senin şi un soare blând ne zâmbea disnpre răsărit, încălzind aerul. Echipajul a ieşit la lucru pentru a remedia deficienţele semnalate de inspectorul ambiţios „memorandum". Toată ziua s-a lucrat la confecţionarea şi montarea sistemelor de închidere-deschidere a capacelor de la trombele de aerisire de pe covertă, care au fost şi vopsite până seara.

Inspectorul cere ca bărcile să fie trimise în şantier unde să fie reparate de echipele smecializate, astfel că am dat la apă o barcă de salvare pe care am trimis-o în atelier, iar la cealaltă din babord a lucrat echipajul, care a reparat barbetele bărcilor şi
scările pentru coborârea în bărci. Totodată a fost reparată cârma bărcii. Între timp am făcut manevra pe parâme pe distanţa de 100 metri mai jos, iar lângă noi a acostat nava românească

„Câmpulung". Cu prilejul manevrării ne-am folosit şi de cabastan,
care n-a mai funcţionat, hurnitul lui fiind foarte pronunţat.

Pe data de 21 iunie, în jurul prânzului a sosit la bord dl. Mihai Buzatu, şeful-inspector de la Registrul Naval Român, care a verificat aparatura şi echipamentele de pe navă, pentru care ne-a eliberat certificatul de siguranţă.

A doua zi ne-a vizitat şi reprezentantul Geramanish Loyd, care a verificat bărcile de salvare, pentru care ne-a eliberat certificat valabil pentru trei luni de zile, iar când urma să coboare de pe navă, ne-a dat şi aprobarea pentru a încărca marfă din dana nr. 416.

După amiază au sosit la bord, Andrea, agentul nostru protector, însoţit de agentul încărcătorului, care ne-a anunţat că a doua zi la încărcare vor lucra două echipe între orele 6:00-22°°, în dana 416, apoi în dana 156.

Echipajul a terminat sudurile pentru fluturii şi urechile pentru fixarea în siguranţă a capacelor de la magaziile de marfă, conform listei inspectorului. Încărcarea zahărului a început pe 23 iunie orele 6°°.

Patru membrii din echipaj plecaseră în oraş cu o zi în urmă şi nu se întorseseră la bord, ceea ce mă îngrijora, neştiind ce se întâmplase cu ei, dar pe la ora 10°° am fost anunţaţi că au fost arestaţi la Poliţia din oraş, fiind bănuiţi că ar fi furat nişte piese de maşini. Poliţia i-a adus la bordul navei, dar mi-a luat şi mie o declaraţie să nu plec cu nava cu cei patru arestaţi până nu se termină cercetările. Cinci poliţişti au scotocit nava noastră pentru a găsi acele piese, dar n-au găsit nimic.

După ce s-a încărcat întreaga cantitate de zahăr, ne-am mutat- tot pe parâme- în dana 156 pentru a încărca hrana pentru animale. Manevra a decurs destul de greu întrucât nu ne-am mai putut folosi de cabestanul din pupa care era defect. Era o zi foarte călduroasă, iar pe perioada cât a durat manevra pe parâme dl. Dinu a plecat pe nava „Câmpulung", apoi la „Inter 1".

Compasul nostru magnetic fusese defect şi a fost dus în oraş la reparat, însă s-a întors la bord fără certificatul de siguranţă.

Astăzi este 29 iunie, Sf. Petru şi Pavel. Deşi este ziua de nume a căpitanului nostru secund, datorită stresului de la bord, n-am putut să-l sărbătorim cum se cuvine, poate o vom face în marş, după plecarea din portul Anvers, deocamdată i-am urat sănătate şi „La muţi ani!"

Vremea se menţine frumoasă de mai multe zile, iar operaţiunea de încărcare merge bine, încât ne dă speranţa că peste două zile se va termina şi vom reuşi să fim scoşi din port, în dreptul geamandurii.

În port se mai află şi nava „Slobozia", al cărei Comandant este Gheorghe Petre, care spune că Port Stat Control le-a spus că sunt arestaţi tot pentru unele probleme închipuite. Şicane peste tot.

Sâmbătă şi duminică echipele de muncitori nu lucrează şi timpul de şedere la cheu se va prelungi, apoi va trebui să trecem în dana nr. 313 unde vom aştepta scoaterea navei din port. Între timp am ambarcat 100 tone apă şi aşteptăm. Abia pe 03 iulie 1995 s-a finalizat operaţiunea de încărcare a întregii cantităţi de 3.866 tone hrană pentru animale, iar la ora 12:40 a sosit pilotul la bord care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a mutat

în dana nr. 313, unde am primit actele navei şi ale mărfii, împreună cu 3 tone de nisip, în saci, balast pentru proba greutăţii ce o suportă barca de salvare.

Din târgul de maşinidl. Dinu şi-a cumpărat un autoturism foarte frumos, pe care la urcat pe covertă, pentru a fi dus în portul Constanţa.

Înainte de a pleca în port, Ramira ne-a adus lumina de poziţie de la pupa, pe care inspectorul „memorandum" ne-o rupsese pentru că era veche şi nu mai era modernă. Echipajul o montase pe cea nouă.

Sosise la bord şi ofiţerul II punte, care fusese la spital unde i se făcuse o radiografie toracică, din care rezultă că are o coastă fisurată. Odată cu el urcase la bord şi inspectorul de la Port Control, care ne eliberase nava din aşa-zisa detenţie, iar la ora 22°° am primit actele navei şi permisul de plecare, dar am plecat abia pe data

de 06 iulie la ora 6³° când a sosit pilotul la bord, care ne-a scos din
ecluză, iar la ora 8³° l-am debarcat în punctul Wandelar, de unde am pus de drum spre Gibraltar şi am dat avizările necesare pentru cei interesaţi.

Pe drum am constatat că aparatul radar Kelwin s-a defectat şi nu mai răspunde la nici o comandă.

Ca un făcut, a doua zi de dimineaţă am intrat într-o zonă cu o ceaţă atât de densă, încât din cabina de comandă nu puteam vedea catargul nostru din prova; ceaţa a persistat toată ziua şi până aproape de miezul nopţii. Ofiţerul II punte lucrează împreună cu ofiţerul R.T.G. la repararea compasului magnetic şi abia spre seară au reuşit să-l pună în funcţiune.

Am raportat situaţia radarului la Portland şi la Compania noastră, pe care am informat-o şi cu cheltuielile făcute la Anvers.

Vremea este bună şi am trecut de punctul Casqete. Echipa de punte execută lucrările stabilite la bord, dar are în vedere şi ventilaţia naturală a magaziilor de marfă, iar trei de la maşini repară cranicele defecte, folosind mijloacele bordului.

Noaptea ne apropiem de golful Biscaya unde, deobicei întâmpinăm furtună, cu valuri mari, neregulate pe care orice navă le suportă greu, ca şi membrii echipajului; pentru a evita neplăcerile, este indicat să stai la „capă" (la adăpost) până trece furtuna. Pentru capă există porturile; Bristol, Vigo, Cardif.

Dimineaţa, pe la 7[1]° am intrat şi noi în golful Biscaya. Era 08 iulie şi marea era linştită, încât am putut merge cu viteza de 10 Nd, iar pe la ora 22°° am reuşit să trecem de punctul Finistere, al cărui far îl caută toţi navigatorii când ies din Bidcaya şi se îndreaptă spre Portugalia.

Nava noastră mergea lin, având o viteză de marş de la 10
Nd., dar şi 112 rotaţii/minut la elice. Navigăm pe lângă coasta Portugaliei, apoi a Spaniei, până în Golful Trafalgar, după care intrăm în zona Gibraltarului, împinşi din pupa de un vânt slab. Când am ajuns la St. Vicente ne-am întâlnit cu două nave pe care lucrează foşti colegi de-ai mei, dar la alte firme. Ne-am oprit şi am discutat
puţin cu ei. Îmi spun că sunt plătiţi mult mai bine decât noi pentru aceleaşi funcţii şi muncă prestată. Ce poţi face ? Fiecare om cu norocul lui, aşa că noi ..... .

La 10 iulie este ziua de naştere a Aurorei. Am sunat-o şi i-am spus „La mulţi ani !" Acasă e linişte, a spus ea scurt.

Pe 11 iulie la ora 6°° am intrat în strâmtoarea Gibraltar şi, după ce am părăsit Oceanul Atlantic, ne-am apropiat de coasta Marocului, până la Tunis, deoarece există un curent care merge în aceeaşi direcţie cu noi şi ajută viteza navei. Se mai întâmplă câteodată să coboare Mistralul din Mţii Alpi şi să se producă furtună. La fel se poate să ai parte de furtună şi între Passero (Sicilia) şi Matapan (Grecia) pe Marea Ionică, la fel ca şi în golful Biscaya. De aceea zona este numită de marinari „Biscaya Mediteranei. "

Din golful Bizcaya şi până când am trecut de strâmtoarea Gibraltar, în fiecare noapte am făcut cart în Comandă împreună cu ofiţerul II punte, câte 2-3 ore, că să-l degrevez de alte sarcini, lăsându-l să supravegheze permanent toată aparatura din Comandă.

În noaptea de 12 iulie am trecut de Alger şi am transmis avizările necesare pentru cei interesaţi, iar a doua zi am trecut de capul Bon. Noaptea pe la ora 23°° am fost apelaţi prin staţia radio de o şalupă a gărzii de coastă, care ne-a somat să oprim şi ne-a intrebat de ce am oprit în mare puţin mai înainte ?

Le-am răspuns că venim de la Anvers, iar până în punctul unde ne-au oprit ei, nu ne-am oprit niciodată pentru că nu am avut nici un motiv. În plus, ne grăbim să ajungem acasă, la Constanţa. După acest dialog ei s-au îndepărtat, iar noi am pornit mai departe. Am dat avizări de cinci zile pentru cei interesaţi.

Pe 15 iulie dimineaţa era cald, iar la suprafaţa mării se formase un strat gros de vapori de apă; acea evaporaţie se ridica până la 2-3 metrii înăţime şi aburii împiedicau vizibilitatea.

Şeful mecanic m-a anunţat că a sondat apa din tancul de apă dulce şi rezultă că în 24 ore s-au consumat 11 tone de apă, ceea ce este foarte mult şi am impus restricţie la consum pentru a ajunge apa până la Constanţa. Am aprobat apă doar la bucătărie.

Vremea se menţine frumoasă în continuare, iar după ce am trecut de Passero, echipa de punte s-a apucat să ciocănească, să raşcheteze şi apoi să vopsească coverta şi suprastructurile de pe covertă, iar cei de la maşini au terminat de reparat cranicele, pe care le-au uns, fiind apte de lucru. Când am trecut prin dreptul insulei Creta era ora 24°° şi mergeam destul de bine.

Dimineaţa, am transmis avizările de 3 zile, iar peste o oră a început să sufle un vânt din travers la babord, care ridică valuri destul de mari ce trec, din când în când, peste parapet si spală coverta.

Pe la ora 10°° Sipca Tartous ne-a intrebat printr-o radiogramă, ce caracteristici are nava, precum şi unele date din contractul C./P. I le-am transmis, gândindu-mă că navlositorul nu l-a anunţat până la acea oră, despre datele cuprinse în acel contract. Cu acest prilej am făcut şi avizările de 48 de ore către cei interesaţi, iar la 18.07.95 ora 15°° am trecut le lângă insula Kavalos, mergând toată noaptea.

La 19 iulie, încă de dimineaţă ne-a luat în primire o căldură sufocantă. În ziua de 18.07 se consumaseră 10 tone de apă, cu toate măsurile de restricţie impuse şi mai sunt doar 39 tone de apă potabilă, din care va trebui să

consume şi motorul principal, deoarece apa tehnică s-a terminat.

Cu excepţia celor aflaţi în serviciul de cart, toţi ceilalţi membri ai echipajului lucrează pe covertă, sudând tablele (caplamale) pe porţiunile metalice găurite de rugină şi au reparat
toţi turnichetii de la provă şi până la pupa.

La ora 24°° am trecut prin dreptul insulei Limasol şi am transmis avizările de 24 ore către cei interesaţi.

Am ajuns la Tartous (Siria) pe la orele 8°° şi am ancorat în rada exterioară, dar la apelul nostru, serviciul lor de pilotaj ne-a răspuns că nu are nici o dispoziţie în legătură cu nava noastră. După

aceea am apelat agentul de protecţie şi l-am întrebat ce se întâmplă,
iar acesta mi-a răspuns că s-a interesat şi ştie că vom intra în port sâmbătă după prânz.

Afară este o căldură insuportabilă, însă „aerul condiţionat" nu mai face faţă, având numai 84 kg. de freon, o cantitate insuficientă, cum îmi spun specialiştii nostri de pe navă. Cu toate acestea, echipajul a respectat dispoziţia de a economisi apă potabilă, din care s-au consumat 5 tone de apă; fiind în rada portului am ridicat restricţia impusă în marş.

Pe data de 21 iulie pe la ora 11³° au sosit la bord agentul de protecţie şi controlul portuar; controlul s-a terminat într-o jumătate de oră, dar m-a „tapat" de patru cartoane de ţigări, apoi a părăsit nava. La plecare, agentul a luat actele navei pentru a face formalităţile şi a promis că va interveni ca a doua zi să fim introduşi cu nava în port.

Seara am pescuit cinci peşti pe care i-am făcut saramură, repetând pescuitul şi în următoarele trei zile, deoarece n-a mai venit nimeni să ne introducă în port. În rada exterioară s-a pornit un vânt, care a crescut repede în intensitate şi toată ziua ne-a balastat.

Pe 24 iulie la ora 15°° s-a prezentat la bord un pilot, care, ajutat de două remorchere şi o şalupă pentru parâme, ne-a introdus în port, unde am acostat la cheu. Abia am scăpat de ei, dându-le patru cartuşe ţigări.

Pe la ora 19°° şi-au făcut apariţia patru echipe de muncitori, care au început să descarce marfa din navă, folosind cranicele de la bord. Mai târziu a venit şi Nazer, agentul charterului (propietarul mărfii), care urma să ia în primire marfa şi
a asistat un timp la descărcare. Între timp la bord a sosit şi Haikal, shipchandlerul care ne-a luat nota de comandă pentru alimente şi apă.

În dimineaţa următoare cele patru echipe au lucrat cu trei macarele de cheu, care au sporit ritmul descărcării, dar muncitorii au folosit la manevrarea sacilor cârlige, cu care au rupt sacii, obligându-mă să le întocmesc „scrisoare de protest", deoarece au

împăştiat zahărul pe jos. În timpul descărcării zahărului am pus un
pontator din partea echipajului, pentru a ţine evidenţa corectă.

Azi, Ofiţerul III mi-a răspuns obraznic, ceea ce nu admit iar dacă va mai repeta o astfel de comportare neconformă cu politeţea R.S.B. (Regulamentul Serviciului la Bord), voi fi nevoit să-l sancţionez.

După amiază am mers în oraş şi mi-am cumpărat nişte ustensile de ras, prilej cu care am dat un telefon acasă şi am vorbit cu soţia mea.

Dimineaţa a venit la navă un funcţionar portuar pentru care a luat un sac plin de zahăr (50 kg.) motivând că va fi expertizat în laborator să vadă dacă este iradiat.

L-am tot aşteptat pe shipchandlerul Haikal să ne aducă alimentele, dar acesta întârzie. Totuşi am reuşit să îmbarcăm la bord 250 tone de apă potabilă. Văzând că nu sosesc alimentele, am transmis o radiogramă la Companie în acest sens, iar răspunsul a fost că le va aduce agentul sau shipchandlerul a doua zi.

La masa de seară căpitanul secund s-a certat cu ofiţerul mecanic I, ultimul reproşându-i că cere supliment la fiecare masă, chiar şi două porţii. „Nu se mai satură domnule !" a spus ofiţerul mecanic, după care a urmat un schimb şi mai dur de cuvinte între ei. Am discutat mai târziu, separat, cu căpitanul, căruia i-am atras atenţia că nu este o comparare corespunzătoare, iar cearta cu toţi de faţă nu-l avntajează, mai ales pentru un căpitan care aspiră să ajungă Comandant de navă şi care trebuie să fie model pentru ceilalţi.

Ne-au sosit alimentele, mai mult zarzavaturi, fructe, pepeni şi pate de ficat în cutii, dar fără carne de porc.

Vineri, 28 iulie, arabii nu luzrează, merg la biserica lor (geamie). Afară este cald tare şi în cabinele noastre. Am primit o cantitate de freon, pe care tehnicienii niştrii o vor pune în aparatul de aer condiţionat şi ne aşteptăm să fie mai bine.

Spre seară am plecat la o plimbare pe faleză, unde este mai răcoare. Tartous este un oraş frumos, iar pe o stradă

se găsesc buticuri de unde se aprovizionează de obicei, marinarii ruşi şi

români.

Sâmbătă dimineaţa când au sosit muncitorii să continue operaţiunea de descărcare, în magazia pe care au deschis-o au găsit albine şi au refuzat să intre pentru a scoate sacii de zahăr; lucrul a început abia după ce magazia a fost ventilată electric şi a fost pompat fum cu un aparat, iar asta s-a întâmplat pe la ora 14°°.

Căldură înăbuşitoare a fost şi pe 30 iulie, iar descărcarea s-a derulat încet; nici o adiere de vânt nu mişca aerul, care devenise fierbinte, atât pe navă, cât şi în port. De aceea sceara am preferat iar plimbarea pe faleză unde era mai răcoare.

De la Companie am primit un telex prin care ne anunţa că de la Tartous vom merge la Gemlik (Turcia) de unde urmează să încărcăm fosfaţi pentru Damieta (în Egipt). Astfel că a doua zi-31.07.95, ora 16°°, descărcarea mărfii fiind terminată, am primit actele şi pilot care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Gemlik. Aflaţi în marş, am transmis avizările necesare, dar apa fiind caldă, viteza navei n-a trecut mai mult de 10 Nd. şi 95 rotaţii/minut la elice. Fiind o vreme frumoasă, echipajul de punte a curăţat şi spălat magaziile, pregătindu-le pentru a primi o nouă marfă. Astfel, pe 03 august am intrat în strâmtoarea Dardanele, iar pe 04.08. la ora 20°° am ajuns la Gemlik, fiind introduşi în port într-o oră şi jumătate de la sosire, apoi am acostat nava la cheu.

A doua zi de dimineaţă au urcat la bord agentul de protecţie şi cel de la controlul portuar, care au terminat totul într-o oră şi au plecat. Agentul ne-a spus că nu are

nimic pentru noi. Tot a doua zi s-a început şi operaţiunea de încărcare a mărfii, respectiv saci cu fosfaţi, dar turcii nu stivuiesc coresct sacii în magazie, ca să încapă toată marfa şi, mai ales pentru a realiza stabilitatea navei în staţionare, şi, în special pe o mare agitată. Am discutat cu şeful muncitorilor, iar situaţia s-a îndreptat.

La Gemlik nu este nevoie de PAS pentru a merge în oraş, dar oraşul se afla departe de fabrica de îngrăşăminte de unde încărcam noi, tocmai la capătul golfului, încât până acolo se ajungea cu autobuzul. A doua zi am mers şi eu în Gemlik şi am vorbit cu

conducerea Companiei. Oraşul este turistic şi am rămas plăcut
impresionat, deoarece este destul de curat, mobilat cu blocuri şi vile.

Pe 08 august agentul de protecţie ne-a adus indemnizaţia de străinătate, alimentele, uleiul, combustibilii, un rulment, precum şi hărţile pe care le-am solicitat eu.

Dar agentul n-a venit cu „mâna goală", ne-a mai adus şi două soţii de marinari din Istambul pe care trebuia să le luăm la bord până la Damieta (Egipt).

De la Gemlik am luat numai 12 tone de apă potabilă, deoarece aici apa are preţul dublu faţă de alte porturi.

Muncitorii au neglijat iar să stivuiască sacii în magazii aşa cum le-am cerut, pentru care le-am făcut „scrisoare de protest", mai ales că i-a introdus în magazie atât pe cei murdari, cât şi sacii rupţi.

Operaţiunea de încărcare s-a terminat pe 13 august la ora 18°°, iar peste două ore am primit pilotul care, ajutat de două remorchere şi şalupa pentru parâme, ne-a scos

din port în golf; manevra s-a realizat defectuos şi ne-a rupt o parâmă de la pupa, apoi s-a întrerupt până când s-a potolit vântul, după care am debarcat pilotul şi am continuat drumul spre Dardanele.

Când am ajuns în punctul Kanakale, turcii ne-au făcut un control, apoi am semnat un document pe propria mea răspundere, continuând drumul spre ieşirea spre Marea Egee, fără a mai primi pilot de la ei.

Întrând în Marea Egee, am oprit şi am botezat cele două femei, conform obiceiului marinăresc, apoi am pus de drum spre Damieta.

15.08.1995. astăzi este Sf. Maria, ziua navigatorilor. Sf. Maria este protectoarea tuturor marinarilor. La masa de seară am oferit tuturor 100 mililitri de wiscky de fiecare, felicitându-i. Compania ne-a trimis o radiogramă prin care ne ura sănătate şi vânt din pupa.

Când s-a înnoptat, marea a devenit agitată, iar un vânt de forţa 7-8 pe scara Beaufort suflând din N-Est, ne lovea din tribord-

travers prova, ridicând valuri înalte care treceau peste parapeţi şi
loveau în pereţii cabinei de comandă cu destulă putere, măturând coverta. La Comandă s-a produs o fisurare a tablei prin care apa a ajuns să-mi inunde cabina. Abia am reuşit să salvez dosarele cu actele navei. Câţiva oameni din echipaj, înfruntând furia valurilor, au reuşit să sudeze o tablă, care a acoperit fisura din perete şi apa a încetat să mai pătrundă în cabină. La ora 22°° am trecut prin dreptul insulei Rodos, iar pe 16.08 am transmis avizările de 24 ore pentru cei interesaţi. Însă de dimineaţă ne-a întâmpinat o vreme frumoasă, dar un vânt slab sufla din

pupa, ajutându-ne să menţinem o viteză constantă de 10 Nd. Pe la ora 11°° soarele ne încălzea coverta cu destulă generozitate. Echipa de punte a deschis capacele magaziilor, pentru a putea aerisi şi elimina gazele formate datorită manevrării sacilor şi a presiunii formate de stivuirea lor.

Am primit o radiogramă de la agentul de protecţie din Alexandria, care ne-a spus cu cine să luăm legătura în portul Damieta şi care sunt măsurile de urmat.

În mars eu am pus în ordine actele navei şi am pregătit „protestul de mare" privind manevra executată la Gemlik cu prilejul scoaterii din port, când s-a rupt parâma de la pupa şi ne-a fost pusă nava pe uscat.

Joi, 17 august la ora 6°°, am ancorat în rada exterioară a portului Damieta, iar la ora 09³° a sosit pilot la bord, care ne-a introdus în port unde am acostat la cheu. Imediat după acostare, au urcat pe navă agentul local New Marine şi agentul guvernamental Memphis, după care au sosit şi cei de la controlul portuar.

Am fost anunţaţi că vom sta în radă şapte zile, până când vor ieşi actele din vamă. Am aflat cu acest prilej, că în port mai este acostată o navă străină care are Comandant român şi care descarcă ciment, dar şi o dragă sub pavilion olandez, dar cu Comandant şi echipaj din România. Poate voi afla cine sunt.

La plecarea agentului de protecţie de pe nava noastră i-am inmânat „protestul de mare" privind incidentul de la Gemlik să-l legalizeze.

A doua zi am vorbit la telefon cu dl. director gral. Vasile

Ştefan, căruia i-am raportat toate cele petrecute în voiaj. Domnia sa mi-a spus, în final, că de la Damieta ne vom întoarce fără marfă la Constanţa unde se vor face unele reparaţii la navă, după care urmează să încărcăm din portul Agigea ciment pentru Insulele Capului Verde..... Stând în ancoră în rada exterioară a portului, am pescuit. Am reuşit să prind kefal, din care am făcut o saramură gustoasă.

La masa de prânz strungarul i-a instigat pecolegi să nu mănânce carnea că este prea grasă, ei însă au mâncat-o, dar au vociferat, deşi asta a fost provizia, pe care nu am ales-o eu. Tot azi a sosit la bord, agentul de protecţie care mi-a adus „protestul de mare" legalizat şi a spus că echipajul poate face excursie la Cairo capitala Egiptului; şase au plecat în acea după amiază, urmând alţii în următoarea zi.

Pe data de 20 august am fost introduşi în port şi am acostat la cheu, iar la ora 17°° au sosit patru echipe de muncitori, care au început operaţiunea de descărcare a mărfii. Muncitorii lucrează defectuos şi dau dovadă de o neglijenţă crasă, lucrează cu cârlige care rup sacii, pe care îi trântesc pe covertă sau îi scapă în apă. Pentru toate aceste neglijenţe le-am întocmit „scrisoare de protest". Sacii se încarcă repede, direct în autocamioane, ai căror şoferi sunt folosiţi şi ca pontatori pentru toate echipele. Din partea navei nu am oameni pe care să-i folosesc ca pontatori pentru toate echipele care încarcă sau descarcă.

După amiază a urcat la mine, la bord shipchandlerul care
m-a invitat în oraşul RAS-EL-BAR, unde ne-am plimbat şi am servit amândoi un „coctail". Oraşul este

foarte frumos, curat, modern, un oraş turistic mobilat cu vile, hoteluri şi restaurante, dar cel mai mult m-au impresionat parcurile cu pomi şi verdeaţă la tot pasul.

Fiind oraş turistic este deschis numai trei luni din an, atât cât durează sezonul turistic.

Când m-am întors la bord am constatat că echipele

întrerupseseră lucrul, din lipsă de autocamioane. Descărcarea a fost
reluată abia a doua zi, după ora 9°°, deoarece tot portul era înţesat de o ceaţă densă. Când s-a ridicat ceaţa, un membru al echipajului a început să sudeze o clapetă de la gurile de aerisire şi a fost văzut de un inspector venit din port, care ne-a ameninţat că ne amendează pentru sudură fără autorizaţie. I-am dat o stică de wiscky şi apoi a plecat, renunţând la amendă, dar şi noi la sudură.

Seara am plecat din nou în oraşul RAS-EL-BAR, dar de această dată însoţit de căpitanul secund şi de Ţăranu.

Ne-am plimbat prin oraş, pe străzi şi prin parcuri, apoi am intrat într-un restaurant unde am băut câte o bere „Stella", după care ne-am întors la navă.

Muncitorii continuă să folosească cârlige la manevrarea sacilor, pe care îi rup sau îi scapă în apă, iar când li s-au adus saci noi, refuză să strângă marfa care a fost împrăştiată pe covertă sau în magazii, pe cheu.

Agentul nostru de protecţie a fost plecat trei zile la Port Said, iar în lipsa lui n-am putut procura alimentele necesare, încât cambuza navei este aproape goală.

Operaţiunea de descărcare a fosfaţilor s-a terminat pe 26 august. Şeful muncitorilor a semnat documentele de transport susţinând că a primit întreaga marfă, deşi în

magazii, pe covertă şi pe cheu este multă marfă împrăştiată, pe care refuză s-o recupereze.

Noi ne-am pregătit de plecare şi pe 27 august am primit pilot la bord, care ne-a scos din port şi am pus de drum spre

Constanţa la ora 10°°. Vremea este frumoasă şi echipa de punte curăţă şi spală magaziile, apoi aştern pe jos, pe payol, saci care să protejeze viitoarea marfă. Cu prilejul curăţeniei au fost găsite peste 5 tone praf de fosfaţi în magazii.

De la Companie am primit numele agenţilor din porturile pe care urmează să le tranzităm, cărora le-am transmis avizările de : 5 zile, 3 zile, 24 ore.

Prin telex am trimis către Companie cererile de concendiu ale unor membri ai achipajului nostru. Pe 29 august am interceptat

prin staţia radio nava „Internaţional 5", care mergea spre Izmir, iar

de acolo urmau să meargă la Constanţa. Se plângeau şi ei că sunt plecaţi din ţară de zece luni şi jumătate şi au avut parte de zile grele, furtună şi lipsuri materiale.

La ora 24°°, în aceeaşi zi, am trecut prin strâmtoarea Dardanele, iar în Marea Marmara am trecut pe lângă nava „Târgu Secuiesc", cu care ne-am salutat.

Pe data de 30 august am trecut prin strâmtoarea Bosfor, iar în noaptea de 30/31 august, pe o mare liniştită, am ajuns la Constanţa.

XI
De la Constanța în Insulele Capului Verde

Din portul Agigea încărcasem 8.000 tone de ciment în aproape opt zile, timp în care făcusem toate

pregătirile în vederea plecării în acel voiaj, în special asigurarea cambuzei cu alimente în valoare de 9.794.883 lei, aşa cum era scris în factură.

În ziua de 15 septembrie am primit lista echipajului cu care urma să plec în voiaj, am verificat dacă toţi au sosit la bord, apoi am dispus să fie verificate toate încăperile de pe navă pentru a nu se fi strecurat eventualii transfugi pe navă.

După ce au sosit organele de control portuar şi şi-au făcut datoria, am primit la bord pilotul, care ne-a scos în larg pe la ora 17°°, ajutat de un remorcher de manevră. După debarcarea pilotului, am pus de drum spre Bosfor, strâmtoarea în care am intrat a doua zi pe la orele 10°°. Am oprit o jumătate de oră la Istambul de unde am procurat patru hărţi şi două „Notice to marines", apoi am continuat marşul prin Marea Marmara, iar pe 17 sept. 1995 am reuşit să ieşim din strâmtoarea Dardanele şi să pătrundem în Marea Egee.

Printr-o radiogramă compania ne-a cerut să raportăm ce cantitate de combustibili avem la bord şi de cât mai avem nevoie, indicându-ne să ne oprim în portul Ceuta (Maroc) pentru a-i completa. Am răspuns la toate cele cerute.

Vremea este frumoasă, marea aproape calmă, iar echipajul continuă curăţenia pe navă, spală coverta şi apoi repară plutele de salvare pe care le fixează la posturile lor. Ne deplasăm cu viteza de 9,5 Nd., o viteză constantă, încât a doua zi, pe la ora 9³° am trecut de punctul Matapan (sudul Greciei), iar în următoarele zile, pe la

ora 22°° treceam prin dreptul punctului Passero (sudul Siciliei).

Pe data de 20 sept. Vremea s-a schimbat, cerul s-a întunecat, fiind acoperit de nori şi s-a făcut frig, şi a început să sufle vântul dinspre N-Est, dar viteza navei a continuat să rămânem aceeaşi; pe la ora 20°° am ocolit capul Bon, îndreptându-ne spre Gibraltar.

Compania ne-a transmis numele agentului de protecţie din Ceuta şi cantităţile de combustibili pe care ni le-a aprobat; la sfârşit ne-a precizat faptul că primul port în care vom descărca va fi Mindeta, dându-ne şi numele agentului primitor al mărfii.

Vremea continuă să se menţină frumoasă, iar echipajul raşchetează, sudează şi vopseşte părţile uzate de rugină de pe covertă sau bordaj şi pe puntea etalon. Un tehnician de la bord a montat o yală nouă la casa de bani a navei, pe care am mutat-o din cabină-birou în dormitorul meu.

A doua zi, în jurul orelor 21°° am trecut prin dreptul punctului Bougaroni, dar peste o oră a început să sufle vântul din tribord la travers şi, peste puţin timp s-a pornit o adevărată furtună, care ne-a balansat în toate direcţiile, înclinând nava până la 30°, care a produs dezastru în cabinele noastre, amestecând toate obiesctele ăe podele şi nimeni nu se putea odihni.

Pentru a mai atenua ruliul nebun care sâcâia permanent nava, am schimbat unghiul direcţiei iniţiale, încât vântul să sufle din travers pupa tribord, dar ameliorarea a fost de scurtă durată şi iar am schimbat direcţia de câteva ori. Abia dimineaţa furtuna s-a mai domolit şi ne-am reluat direcţia normală de marş. Cu acest prilej am avizat Ceuta de 48 ore, după care fiecare a mers în cabina sa să repare

urmele dezastrului produs de furtună. Când am ajuns în cabina mea am constatat că documentele erau împrăştiate pe jos, în tot biroul, iar în dormitor toate erau amestecate ca la un cutremur devastator.

Aproape două ore am muncit până le-am pus pe toate la locurile lor. Mai greu a fost cu florile mele, toate scoase din

ghivece, iar pământul de flori risipit pe toată podeaua, peste

covoarele abia spălate.

Înainte de a ajunge la Ceuta, l-am „botezat" pe marinarul Dan Georgescu, aflat la primul său voiaj, dându-i să bea un pahar de apă de mare şi punându-i apă pe cap, conform obiceiului. Botezul lui a avut efect benefic, marea s-a liniştit şi vântul a încetat să mai sufle.

Compania noastră ne anunţă că ne-a trimis la Praia hărţile şi notice-urile, dar ne întreabă de ce mergem atât de încet? I-am dat toate explicaţiile necesare, însă ne cere insistent să mărim viteza.

Vremea s-a făcut frumoasă, a ieşit soarele, iar nava înaintează cu viteza de 10 Nd. Am dat avizare de 24 ore la Centa, iar a doua zi am ancorat în rada exterioară a portului, unde ne-a vizitat agentul de protecţie, care a venit cu o barjă de combustibili de la care am ambarcat timp de patru ore, combustibil greu, uşor şi ulei. După ce agentul şi barja au plecat, noi am continuat drumul spre ieşirea din strâmtoarea Gibraltar, pătrunzând în Oceanul Atlantic, ale cărui ape erau foarte învolburate. Imediat ne-a luat în primire o furtună puternică produsă de un vânt de forţa 7-8 pe scara Beaufort, care ridica valuri înalte,lovindu-ne în pupa, deoarece vântul sufla din

Nord-Vest. Ar fi trebuit să ne ajute la mers, suflând dinspre pupa, dar valurile erau atât de înalte şi hăurile dislocate atât de adânci, încât nava cădea de pe creste direct în abisuri, în timp ce pupa era scoasă din apă cu cârma şi elicea, devenind o navă neguvernabilă. Motorul lipsit temporar de sareină se ambala în gol, depăşind mult turaţia.

Greutatea încărcăturii era la limită şi mă temeam să nu se rupă nava în două de câte ori ajungea cu centrul pe creastă, iar prova deasupra hăului şi pupa în aer.

Vântul sufla aproape la aceeaşi intensitate, totuşi la ora 5°° dimineaţa am intrat într-o zonă cu ceaţă densă la suprafaţa apei, pe care am depăşit-o abia la ora 10°°.

Furtuna a ţinut şi pe 27 septembrie toată ziua, iar unii membrii ai echipajului au avut rău de mare care i-a ţintuit la pat,
fără să se poată odihni datorită balansării permanente a navei, în
ruliu şi tangaj. Ce s-a întâmplat în cabinele noastre? Aţi ghicit: s-a repetat întocmai dezastrul produs înainte de a ajunge în portul Ceuta.

Când am intrat la adăpostul coastelor insulelor Lanzarote şi Fueste Ventura, unde valurile s-au mai domolit, am transmis avizările de şapte zile către cei interesaţi şi viteza navei noastre a ajuns iar la 10 Nd., ajutaţi şi de vântul care împingea din pupa.

În dimineaţa de 28 sept. ne-a întâmpinat o vreme însorită care nu seamăna deloc cu cea din zilele trecute. Echipajul a ieşit pe covertă să constate stricăciunile produse de furtună: capacele rupte de la gurile de aerisire, puntea bărcilor plină de rugină, care a cedat când a fost ciocănită şi a fost nevoie să fie înlocuite toate

traversele ruginite, ca şi tabla de pe covertă din acele porţiuni, care corespundeau cu tavanul cabinelor marinarilor. Au fost făcute suduri, apoi totul a fost vopsit la loc.

Toate zilele care au urmat au fost frumoase, încât s-a putut lucra cu spor. Am dat avizările de 3 zile, apoi de 48 ore şi de 24 ore către cei interesaţi şi am navigat în permanenţă cu viteza de 10 Nd., dar pe măsură ce ne apropiam de portul Mindeta, fiind vreme frumoasă, cu soare, temperatura în aer a ajuns la 28° Celsius, iar în cabinele noastre era şi mai cald.

Duminică, 1 octombrie 1995 la ora 14²° am ancorat în rada exterioară a portului Mindeta, iar peste o oră a sosit pilotul la bord, care ne-a introdus în port unde am acostat la cheu. Imediat după acostare a venit şi agentul de protecţie AGENAVS, însoţiţi de patru vameşi şi poolitişti, care au efectuat controlul navei şi al încărcăturii, aprobând operaţiunea de descărcare, după care- conform uzanţei din acest port- cei patru au rămas la bord pentru timpul în care se face descărcarea, fiind noi obligaţi să-i cazăm şi să le asigurăm hrana.

Compania ne comunicase că ne va trimite la Praia, cu avionul, hărţile şi cărţile de navigaţie cerute, dar agentul ne spune că nu ştie nimic. La plecare acesta a luat actele, pe care le-a adus a
doua zi şi s-a început operaţiunea de descărcare a cimentului din
magazii, cu două echipe de muncitori, care lucrează bine, dar prea încet. Agentul mi-a adus pavilionul naţional al ţării Insulele Capului Verde şi notice-urile acceptate.

În dimineaţa următoare la ora 5°° am pescuit câţiva peşti „toni" pe care i-am făcut saramură şi i-am mâncat

la prânz. De la Companie am primit o radiogramă în care îmi cere să le transmit viteza de deplasare a navei şi principalii parametri ai motorului principal. Am discutat cu şeful mecanic, apoi am transmis cele solicitate.

Seara am făcut o plimbare în portul Mindeta şi am constatat că este destul de mic, compus dintr-o singură dană în care pot acosta, în acelaşi timp, două nave de mărimea navei noastre şi câteva dane mai mici pentru barcaze şi nave de dimensiuni reduse. Portul este protejat de furtună de diguri, iar în interiorul lui se execută lucrări de extindere şi contruirea altor noi dane.

Pe 3 octombrie agentul de protecţie ne-a adus un telex prin care Compania ne anunţă că trebuie să primim cinci butoaie de ulei de motor marca „Alexia 50", dar agentul protector ne-a spus că firma are marca „GARD". Am anunţat Compania, care ne-a aprobat cinci butoaie „GARD".

La plecarea de la navă agentul a luat cu el un marinar, pe care l-a condus la un stomatolog. Pe la prânz au fost aduşi la bordul navei noastre doi turişti elveţieni, soţ şi soţie, care au declarat că li s-au furat bagajele şi banii. Ne-au cerut să-i luăm cu noi până la Praia, de unde vor căuta alte mijloace de transport cu care să se întoarcă în Elveţia. I-am primit la bord, apoi am informat Compania despre aceasta.

Agentul de protecţie mi-a spus că pe 04 oct. La ora 24°° operaţiunea de descărcarea a cimentului stabilit pentru portul Mindeta se va termina şi vom pleca. M-a sfătuit să iau apă
potabilă din Mindeta, deoarece la Praia va fi aproape imposibil să luăm. Am luat 150 tone apă pentru care am plătit cash 600 $ conform facturii.

Pe 05 august 1995 am primit actele navei şi ale mărfii predate şi am plecat spre portul Praia, avându-i la bord pe cei doi turişti elveţieni. Descărcasem în portul Mindeta cantitatea de 2.583,85 tone de ciment.

Aflaţi în marş am transmis la Companie toate lucrările executate la bord, materialele consumate, precum şi nota cu toate materialele necesare pentru viitor. După o oră de marş, şeful mecanic m-a anunţat că trebuie să oprim pentru a înlocui o ţeavă de la turbină care s-a spart. Am stat în derivă trei ore, iar după repararea ţevii am reluat deplasarea şi am transmis avizările de 24 ore către cei interesaţi.

Echipajul făcuse curaţenie în magaziile din care marfa fusese descărcată, scosese pe covertă mingiurile şi spălase magaziile, pe care le pregătise pentru o nouă marfă.

Am mai mers vreo două ore şi am intrat într-o zonă cu curenţi de apă contrari, apoi ne-a luat în primire o furtună puternică, cu vânt de forţa 7 pe scara Beaufort, suflând din N-Vest, care ridica valuri înalte, ce ne zgâlţâiau din toate părţile, balansându-ne cu 20° înclinare. Echipa de punte a strâns mungiurile de pe covertă pe care le-a amarat pentru a împiedica deplasarea lor în timpul furtunii.

Pe la ora 23³° am reuşit-în sfârşit- să ajungem în rada exterioară a portului PRAIA, unde am ancorat şi am transmis imediat „Notice of Readius" (notificarea de punere la dispoziţia descărcătorului). Am făcut şi un apel la serviciul de pilotaj, dar nu ne-a răspuns nimeni. Însă pe 07 oct. 1995 la ora 7°° a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus în port, unde am acostat până la lora 8°°. Imediat după acostarea navei, la bord au urcat agentul de

protecţie şi controlul portuar, iar la ora 10°° a venit echipa de muncitori care a început descărcarea cimentului.

Seara am făcut o plimbare prin port. Nu are prea multe dane, dar cele existente sunt dispuse în forma literei „L", iar la descărcare pot încăpea doar trei nave de mărimea navei noastre. Cheul se află direct în mare, lipsindu-i digul de apărare, încât navele aflate în port, la descărcare, sunt adesea zgâlţâite de furtuni şi le sunt rupte parâmele, precum şi baloanele de acostare, iar uneori, din

cauza frecării de cheu se produce chiar tăierea tablei bordajului.

În ziua de 09 oct. Pe la ora 10³° a acostat la cheu, lângă nava noastră, nava „Aut A. Manuel", iar muncitorii au început să descarce marfa din nava noastră în aceasta din urmă, direct.

Nostromul nostru, care tocmai se întorsese de la magaziile din prova, m-a anunţat că lacătele acestora au fost sparte, însă a verificat şi a constatat că nu lipseşte nimic de acolo. Am pus de pază doi oameni din echipaj, care vor face supravegherea în ture.

Cei doi elveţieni mi-au spus că vor să coboare la Dakar, dar nu s-au interesat de o ocazie, care să-i transposrte până acolo, ceea ce înseamnă că le este mai comod să călotorească cu noi în conttinuare.

Am observat că şi la Praia muncitorii se folosesc de cârlige pentru descărcarea sacilor, pe care îi rup sau îi scapă în apa mării. Le-am întocmit „scrisoare de protest".

Pe 11 octombrie a venit la bord un medic, care a constatat că marinarul Enache Stângă este bolnav şi l-a vaccinat împotriva febrei galbene, făcând menţiune despre aceasta şi în carnetul lui de sănătate.

Compania ne-a transmis că după ce vom descărca cimentul la Praia, vom merge în portul Anvers, de unde vom încărca 2655 tone de minereu pentru Turcia, iar de acolo ne vom întoarce la Constanţa şi nava va intra în Şantierul Naval pentru reparaţii. Dl. dir. Gral Ştefan mă asigură că nava va fi reparată fie la Constanţa, fie la Tulcea. A fost de acord să-i transportăm până la Anvers pe cei doi elveţieni, ceea ce i-a bucurat mult când le-am spus.

Tot dl. Ştefan mi-a spus că va veni la Anvers dl. Dinu, şi că acolo ne va trimite suma de 30-35.000 $, reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj.

După amiază am fost în oraş cu agentul de protecţie cu care am intrat într-un restaurant unde am servit „S.G.G.-Food" şi o sticlă de tinto (mâncare şi vin spaniol).

Sâmbăta care a urmat era 14 octombrie; la ora 17°° s-a terminat operaţiunea de descărcare. Muncitorii au strâns de prin
magazii sau de pe covertă tot cimentul care fusese împrăştiat şi au recuperat mulţi saci de ciment, încât pontajul a scos în evidenţă 300 saci în plus.

La orele 19°° am primit toate actele, dar înainte de a părăsi portul s-a mai făcut o verificare pe navă pentru a nu rămâne undeva ascunşi transfugi.

De la cheu am plecat fără pilot şi, iesind în largul mării am pus de drum spre Anvers.

Când am ajuns în largul Oceanului Atlantic, am fost întâmpinaţi cu ostilitate de un vânt potrivnic, care sufla

din N-E, repezindu-se în prova navei cu forţa 4-5 pe scara Beaufort şi ridica valuri de 2-3 metrii înălţime, care loveau sub bordaj, făcând să trepideze tot corpul metalic al acesteia, la fiecare lovitură. Fiind fără încărcătură nava ieşea mai mult din apă, oferind vântului o suprafaţă velică mai mare, dar influenţa negativ şi ţinuta ei de drum (5 metri deasupra apei), ceea ce reducea şi viteza ei de înaintare. Datorită ruliului haotic, balansarea ei i-a ameţit pe pasagerii noştri elveţieni, care au suferit de rău de mare şi au stat numai în pat pe timpul furtunii. Echipajul, însă, a fost obligat să cureţe magaziile de ciment, apoi să le spele şi să le pregătească pentru a primi o nouă marfă, şi să scoată apa din santină.

Am transmis la Companie o radiogramă prin care am solicitat necesarul de alimente, apă, combustibili şi materiale pentru întreţinere, pe care să le primim la Anvers.

Când am ajuns în dreptul insulelor Canare, vremea s-a făcut frumoasă, a ieşit soarele şi a crescut temperatura aerului.

Elveţienii au început să se mişte pe covertă şi atunci ne-am hotărât să-i botezăm, conform obiceiului marinăresc. Nava noastră merge cu viteza de 10 Nd., iar echipajul lucrează cu spor; i-am ajutat şi eu câteva ore la vopsitul punţii etalon şi, beneficiind de căldura soarelui, am făcut plajă şi baie cu apă sărată; echipa de punte a vopsit bărcile de salvare şi gruiurile, iar cea de la maşini a îndreptat grilajele spiraiurilor pe care le-a şi curăţat şi vopsit (sunt capacele

de deasupra sălii maşinilor, prevăzute cu rame şi geam pentru

lumină. Pe vreme bună rămân deschise pentru a asigura şi o ventilaţie corespunzătoare); alţii repară manetele de la trombele de aerisire.

Vineri, 20 octombrie a fost tot o vreme cu soare, dar pe la ora 21°° s-a pornit, ca din senin, tot din N-E, un vânt rece, care reuşea să agite apa oceanului şi să ridice valuri suficient de puternice, care loveau ca nişte ciocane sub bordaj, făcând să trepideze toată nava. Zbârnâitul tablei se combina cu balansul produs de ruliu şi devenise sâcâitor, încât am schimbat direcţia cu 40° spre tribord, în scopul de a mai reduce din balans, care putea să rupă toate instalaţiile fixate pe navă.

Forepeak-ul era gol, totuşi l-am balastat, deşi avea câteva găuri prin care curgea apa, care ajungea în santină, de unde o scoatem cu pompele. Vântul şi trepidaţiile ne-au rupt o lampă de navigaţie de la pupa, care a căzut pe covertă împreună cu suportul în care era fixată; s-au luat măsuri de înlocuirea ei, deoarece s-a spart.

Spre seară a scăzut intensitatea vântului, valurile nu s-au mai repezit cu forţă în bordajul navei, iar viteza de marş a crescut.

De la Sindicatul Navigatorilor Liberi din portul Constanţa ni s-a dat o radiogramă prin care ne-au fost aduse la cunoşinţă noile procente cu care au fost mărite indemnizaţiile de străinătate şi salariile. Tot echipajul s-a bucurat. A doua zi ne-a întâmpinat un soare blând, care ne zâmbea participând şi el la bucuria noastră. Marea era aproape calmă iar viteza de marş a crescut la 11.5 Nd. Am profitat de acea vreme frumoasă şi am oprit, rămânând în

derivă, apoi am lăsat la apă bărcile de salvare pentru a le verifica şi a face exerciţii de abandon al navei în caz de pericol: incendiu, naufragii, etc. După aproape o oră de exerciţii, ridicând bărcile la bord pentru a le pune la post în gruiuri, întinzătorul sârmei de la barca din tribord s-a rupt din sudură şi s-a oprit la capătul gruiului. Ca să o punem la post ne-am chinuit aproape 3 ore, folosind palancuri (scripeţi în tandem), după care a fost sudat suportul întinzătorului sârmei. La terminarea lucrărilor am cinstit echipajul

cu 2 sticle wiscky la masa de seară.

Am transmis avizările de cinci zile către cei interesaţi, iar la Companie am raportat şi situaţia forepeak-ului, care este găurit şi ne face probleme.

Şi a doua zi a debutat cu vreme frumoasă, dar când s-a înoptat, s-a pornit un vânt rece din S-E, care a crescut treptat în intensitate, încât la ora 22°° ajunse-se la forţa 8. Norocul nostru a fost că sufla din pupa, în cazul nostru, ajutându-ne în mers, deşi îi simţeam balansarea puternică pentru că ridica valuri pe întinderea de apă.

De la Companie, dl. Vasile Ştefan ne comunică faptul că de la Anvers vom încărca 8000 tone de zahăr pentru porturile turceşti Mersin si Istambul (nu minereu). După această discuţie am transmis avizările de trei zile către cei interesaţi şi am continuat voiajul.

În ziua de 24 octombrie trecusem de farul Finistere şi mergeam cu o viteză de 11-12 Nd., dar peste o oră vântul care sufla tot dinspre S-E a ajuns la forţa 10 – 11 pe scara Beaufort, ridicând munţi de apă în prova navei noastre, care lăsau în deplasarea lor hăuri ce se căscau spre adâncuri. Nava părea o jucărie în faţa acestor valuri

imense, care o ridicau pe creste, apoi o lăsau să cadă cu prova sub val în acele hăuri; pupa era săltată şi ea de valul următor şi o scotea din apă cu elicea şi cârma, care-şi pierdeau funcţia în acele momente. Motorul suferea şi el, turându-se în gol, apoi înecându-se în sarcină când elicea ajungea iar sub apă. Balansul provocat de ruliu şi tangaj prelungite la nesfârşit a
repetat dezastrul în cabinele echipajului, distrugând unele obiecte. La masa de prânz nu s-a putut mânca ciorba, mulţumindu-ne doar cu al doilea fel de mâncare; fiecare ţinea o mână pe farfurie că să nu-i alunece de pe masă, iar unii mâncau ţinând farfuria în mână. Vântul s-a mai domilit abia spre seară, când am intrat în Canalul Mânecii, dar la scurt timp s-a pornit o ploaie torenţială, care nu s-a oprit toată noaptea şi ne-a inundat Cabina de Comandă camera staţiei radio, careul ofiţerilor, cabina mea şi cabina brutarului.

Dimineaţa, în zori, ploaia s-a oprit aşa cum a şi început. Ne-am continuat drumul, iar echipa a reparat găurile şi fisurile prin care s-a infliltrat apa de ploaie, iar după amiază a încercat fiecare să mai remedieze cât se poate stricăciunile pricinuite de furtună, în cabinele lor.

Ziua cerul a continuat să fie acoperit de nori, dar nu bătea vântul, însă când s-a lăsat noaptea, intensitatea vântului, care sufla din N-Vest, de această dată, a crescut la forţa 5-6, aducând un aer foarte rece.

De la Companie ni s-au transmis cantităţile de combustibili pe care le putem lua când vom ajunge la Anvers.

La Wandelar am ajuns la ora 20°° şi am ancorat. Ne-am pregătit mai mulţi să pescuim, dar în zadar am ţinut

undiţeele în apă, deoarece n-am prins nimic, peştele stând la fund din cauza vântului şi a apei reci.

Nostromul m-a anunţat că tancul nr. 8 se umple cu apă singur, ceea ce înseamnă că este găurit undeva. Am luat măsuri să fie scoasă apa din el, apoi să găsim unde este spărtura.

Pe 26 octombrie a venit la Wandelar un pilot care, cu ajutorul a două remorchere de manevră ne-a introds în ecluză, iar la ora 15°° am reuşit să acostăm la cheu, în dana de încărcare marfă din Anvers. Imediat după acostare, cei doi elveţieni au plecat în oraş de unde nu au mai revenit la bord, dar nici nu ne-au băgat în seamă când au coborât de pe navă. Despre mulţumiri în legătură cu transportul, masă, cazare, ce să mai vorbim. Am dat declaraţie pentru ei la Poliţia de frontieră (Emigration).

Agentul dee protecţie din Anvers a venit la bord şi a luat actele navei în vederea îndeplinirii tuturor formalităţilor portuare, după care ne-a dat suma de 35.000 $ reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj. La plecare acesta m-a anunţat că urmează să facem manevră pe parâme pentru ca seara să încărcăm zahăr, apoi vom fi mutaţi din dana 416, unde vom completa cantitatea necesară, tot zahăr, cu destinaţia port Mersin (Turcia).

Pe la ora 16°° au sosit la bord dl. Dinu şi shipchandlerul
Ramira cu care am discutat despre provizii, iar dl. Dinu ne-a spus că
Compania a stabilit ca nava să fie urcată pe doc la Bahrain şi nu la Constanţa sau Tulcea aşa cum fusese stabilit iniţial.

A doua zi în Anvers a plouat torenţial şi iar mi-a fost inundată cabina, dovadă că sudura a fost făcută superficial şi au rămas găuri. A fost sudată din nou, după ce s-a oprit ploaia.

Mai târziu a urcat la bord agentul de protecţie care mi-a spus că s-ar putea să încărcăm hrana pentru animale şi alte mărfuri generale pentru Madras (India).

După prânz am sunat la Companie şi am vorbit cu dl. Vasile Ştefan, care mi-a spus că vom încărca numai zahăr, dar să-l anunţ pe încărcător că vom lua la bord doar 7.600 tone. Totuşi încărcătorul insistă să luăm 8.000 tone, aşa cum este prevăzut în actele întocmite, dar conform discuţiei cu dl. Ştefan, eu am refuzat. Drept protest, nava noastră a fost scoasă din dana 416 în 221, o dană pentru aşteptare. O altă convorbire cu dl. Ştefan, care a aprobat îmbarcarea întregii cantităţi, dar se pare că pe riscul meu. Pe durata încărcării întregii cantităţi de 8000 tone de zahăr am avut un observator din echipaj pentru a evita nepotrivirile la pontaj şi alte neplăceri. La aceeaşi dană de încărcare cu noi era acostată şi nava românească „Internaţional 3" de la care am primit patru sârme pentru utilajele de încărcare, împreună cu certificatele lor de garanţie.

La bord am ambarcat 50 tone de motorină şi uleiul care a fost adus, iar echipa de la maşini a înlocuit ferodoul de la vinciul ancorei din tribord.

După două zile de absenţă, dl.Dinu a sosit la bord şi a adus un televizor pe care l-a pus la mine în cabină, spunându-mi să-l ţin până la Constanţa.

Tot în aceeaşi zi am primit materialele de întreţinere pentru navă: 360 kg. Vopsea, 100 kg. Miniu de plumb şi unele componente electrice.

Mai târziu agentul de protecţie ne-a adus alimentele şi hărţile solicitate, iar echipajul a ambarcat 100 tone de apă potabilă.

Eu am mers în oraş şi am cumpărat radioadaptor. Astăzi este 1

noiembrie 1995. La Anvers este sărbătoarea tuturor sfinţilor, dar afară a plouat toată ziua.

La 8°° dimineaţa, în ziua următoare, nava noastră a fost mutată în dana 417, unde am predat Companiei „Stapper" trei butelii de oxigen.

A fost finalizată operaţiunea de încărcare a zahărului, iar nava noastră a ajuns la pescajul de 8,20 m la centru şi 8,50 m la pupa. Ne-am pregătit de plecare, iar dl. Dinu a plecat la hotel şi urmează să se întoarcă la Constanţa cu avionul.

La bord a sosit un pilot, care ne-a introdus în ecluză cu două remorchere, dar la ieşirea în mare s-a folosit un singur remorcher, cu toate remorcile navei noastre.

Întrucât s-a anunţat că urmează iar vreme rea, echipajul s-a îngrijit pentru fixarea capacelor magaziilor şi etanşarea lor cu bandă adezivă; la fel au fost ferificate şi asigurate capacele gurilor de aerisire.

La 03 noiembrie ora 10³° de la Waldemar am pus de drum spre Marea Mânecii. De îndată ce am ajuns în larg, ne-a luat în primire un vânt rece, care sufla din N-Vest travers din prova la tribord, încât nava a intrat în balans, inclinaţia a ajuns la 20°, iar valurile treceau peste parapet şi măturau coverta. Fiind încărcată la limită, nava noastră intra des cu prova sub val. Am schimbat unghiul faţă de direcţia din care veneau valurile şi am reuşit să ameliorăm loviturile lor în bordaj. În jurul orelor 15°°

vântul s-a mai domolit, înălţimea valurilor s-a redus şi am revenit la direcţia
iniţială de marş, iar viteza a crescut.

Am transmis avizările către cei interesaţi, iar la Compania I.M.T.T.S. Constanţa am prezentat lista cu toate cheltuielile pe care le-am făcut la Anvers.

A doua zi era sâmbătă. Marea era liniştită, iar un soare generos, care lumina totul în jur, încălzise aerul, încât ne făzuse să uităm furtuna din ajun. Pe puntea etalon s-a oprit din zbor o bufniţă, care părea obosită. Unii zic că bufniţa e semn rău, dar nu-mi venea
să cred, însă, la scurt timp după ce bufniţa şi-a reluat zborul peste
mare, la mine a venit şeful mecanic, care m-a anunţat că s-a spart chiulasa la un piston şi va trebui să oprim ca să se facă intervenţia necesară. Astfel că am oprit, rămânând în derivă în mijlocul mării. Tot timpul ne-am rugat în gând să nu avem parte de furtună, deoarece fără motor, nava este o jucărie la voia valurilor, care o aduc paralel cu unda de val şi o poate răstuena oricând. Reparaţia a durat între orele 14°°-22°° şi nu s-a întâmplat nimic rău, după care am pornit şi ne-am continuat marşul fără probleme, toată noaptea. Dimineaţa, însă, ne-a întâmpinat, o zi mohorâtă, frig şi un cer întunecat, iar peste o jumătate de oră am intrat într-o zonă bântuită de un vânt de forţa 7-8 pe scara Beaufort, suflând din Sud-Est în prova navei noastre travers din babord. Valuri înalte treceau peste parapet şi cadeau pe covertă spumegând, apoi se opreau în peretele cabinei de comandă în care bubuiau aproape permanent; cele care măturau coridoarele, trecând vijelioase pe lângă parapeţii

din borduri, rupeau apărătorile şi clapetele de la gurile de aerisire.

Priveam neputincios dezastrul de pe punte şi nu mai puteam controla nimic. Aveam o temere în suflet şi în minte mi-a revenit primul meu voiaj în Marea Indiei cu nava „Ardeal" în 1956, când ne-a surprins o furtună asemănătoare; o dată cu noi a fost surprinsă nava „Ardeal", nava „Dimitrov", (căreia valurile i-a ras toate suprastructurile de pe covertă) şi o navă sub pavilion pachistanez, care a fost scufundată împreună cu tot echipajul ei.

..... Valurile loveau cu ură în bordaj, de parcă marea era

supărată pe noi. Priveam din cabina de comnadă, unde mai erau ofiţerii I şi II punte şi timonierul de cart aflat la timonă.

Eram profund îngrijorat. Am comandat să se schimbe unghiul de direcţie de mai multe ori, deşi eram conştient că părăsirea direcţiei stabilite iniţial înseamnă mult timp pierdut, însă speram într-o ameliorare a forţei valurilor care loveau nava din toate părţile. Furtuna a durat şi până aproape de miezul nopţii, apoi vântul s-a mai domolit şi forţa valurilor a scăzut. Când am ajuns în dreptul farului de la Finistere, marea aproape se liniştise. Am verificat starea mărfii, prilej cu care am constatat că intrase apă în magazia

H3; am tras-o cu pompele şi o vreme am aerisit magazia.

Echipajul a reparat toate stricăciunile produse pe covertă de valuri: apărători, capace la gurile de aerisire, balustrade rupte, etc.

Aproape de ora 11°° mecanicul şef, mă anunţă că motorul trage din greu şi trebuie să oprim pentru a fi curăţat baleiajul la motorul principal. Am oprit şi am rămas în derivă câteva ore după care am pornit, din nou, în marş.

Vremea s-a menţinut frumoasă şi în următoarele zile, iar nava a mers cu viteza constantă de 10 Nd.

Au fost deschise şi capacele celorlalte magazii pentru a fi aerisită marfa, care se păstrase destul de bine în timpul furtunii.

După ce am trecut prin dreptul punctului St. Vicente, am trasnmis avizările necesare pentru cei interesaţi şi, aducându-mi aminte că este 8 noiembrie, sărbătoarea celor care poartă numele de Mihail şi Gavril, l-am sunat pe finul meu, Mihai, căruia i-am făcut cuvenite urări. Am avut vreme frumoasă în continuare şi în zilele care au urmat, menţinând aceeaşi viteză de 10 Nd. şi la 10 noiembrie pe la ora 21°° am părăsit Oceanul Atlantic şi am intrat în strâmtoarea Gibraltar, iar după ce am trecut de Maroc, am navigat pe lângă costa Algerului, ajutaţi de un curent prielnic, până la Capul Bon.

Toate zilele cât am traversat zona, vremea a fost însorită,
iar echipajul a lucrat pe punte la raşchetat şi vopsit coverta, şi suprastructurile. M-am dezbrăcat şi i-am ajutat şi eu, folosindu-mă de vremea frumoasă, încât am vopsit şi am făcut plajă şi duş cu apă sărată, când mă încălzeam prea tare.

Pe 13 noiembrie am trecut de Capul Bon pe la ora 11°° şi am intrat într-o zonă cu cer acoperit şi un aer greu, parcă norii pluteau aproape de suprafaţa mării, însă continuam să menţinem viteza de 10 Nd, cu toate că din

Nord-Vest sufla un vânt din tribord, travers din pupa, dar era încă slab.

A doua zi, la 4°° dimineaţa, am trecut şi de Capul Passero, dar vremea frumoasă şi marea liniştită ne-a permis să ajungem în apropiere de capul Maleea (Grecia) pe la ora 21°°, de unde am dat

avizările de trei zile către cei interesaţi.

Începând de la intrarea în strâmtoarea Gibraltar şi până când am ajuns în portul Mersin (Turcia), în toate zilele am avut o vreme frumoasă ca vara, deşi ne aflam la început de noiembrie, încât echipajul a lucrat cu spor pe covertă şi, concomitent a făcut plajă ca vara şi duşuri cu apă sărată.

Zile la rând am ţinut deschise capacele magaziilor pentru a se aerisi marfa transportată; am avut şi unele evenimente neplăcute, constând în spargerea unui furtun de presiune de la capace, care a împroşcat ulei peste sacii de zahăr, pe care am fost nevoiţi să-i curăţăm. Deasemenea, în alte magazii a căzut rugină de la capace peste marfă.

Pe 17 noiembrie am primit o radiogramă de la Companie prin care dl. Ştefan îmi cere numele celor care vor să plece în concediul de odihnă. Voi discuta în acest scop cu fiecare membru al echipajului.

Am transmis avizările de 24 ore pentru agentul din portul Mersin, iar pe 18 noiembrie am ancorat în rada lui exterioară. Mersin este un orăşel turcesc, aflat în apropierea insulelei Cipru, dar portul este situat mai departe, în golf.

Agentul de protecţie, SARK, ne-a anunţat telefonic că până luni nu vom primi intrarea în port.

Afară s-a lăsat frigul şi a început să plouă, dar nu s-a oprit până luni. Am vrut să pescuim, dar nu am prins nici un peşte. În aşteptarea intrării în port, pe navă s-a instalat o stare de acalmie, poate şi din cauza vremii închise şi reci.

Marţi pe la ora 16°° agentul a luat, din nou, legătura cu mine şi mi-a comunicat că abia joi se preconizează să fim introduşi noi în port, deoarece la dana în care trebuia să intrăm noi, în prezent descarcă altă navă.

Când s-a limpezit cerul şi am privit spre munţii din jurul Mersinului, am aflat şi cauza răcirii bruşte a vremii: erau acoperiţi de zăpadă,

În rada exterioară a portului a sosit şi nava românească „Focşani", cu care am făcut schimb de informaţii. Venise pentru a se aproviziona cu combustibili, dar nu reuşise să ia legătura cu nimeni şi aştepta încă.

Joi, 23 noiembrie a venit o şalupă care a acostat lângă nava noastră, apoi au urcat la bord agentul SARK şi cei de la controlul portuar, care au efectuat controlul de sosire, prilej cu care m-a anunţat dacă nu mai plouă, vineri va fi introdusă în port şi nava noastră. Au urcat toţi în şalupa cu care veniseră şi au plecat.

Spre seară a ancorat aproape de noi şi nava românească „Floreşti", încărcată tot cu zahăr, dar din Franţa.

Dimineaţa care a urmat am dispus să se verifice dacă a mai intrat apă în magazii, iar la sondarea din magazia nr. 3, s-a constatat că a intrat multă apă. După ce s-a căutat cauza, şeful mecanic a spus că apa provine de la ţeava de drenaj care trece prin tancul nr. 8. Cu ajutorul pompelor a fost scoasă apa din santină, apoi am raportat incidentul conducerii Companiei.

Căpitanul secund dădăceşte foarte mult echipajul, considerându-i pe toţi nişte nepricepuţi, din care cauză a avut şi unele replici nepotrivite din partea unora dintre ei.

I-am atras atenţia că nu procedează bine, dinpotrivă ar trebui să şi-i apropie. S-a supărat şi mi-a spus că atunci când va
ajunge în portul Constanţa, va cere conducerii Companiei să fie schimbat pe o altă navă. Ce poţi spune de un om ţâfnos, care se supără din orice îi spui, în loc să accepte discuţiile principiale, care ar putea da roade, iar colaborarea noastră să meargă bine?

Nu mi se pare o comportare demnă de un om care aspiră la funcţia de comandant de navă, având un astfel de caracter şi grad de înţelegere a vieţii pe mare.

Mai avem 18 tone de apă şi cine ştie când vom reuşi să intrăm în port. Am dispus ca apa să fie econimisită, şi la chiuvete, iar de băut şi spălat să se folosească cea care se aduce cu sticla.

Vremea este foarte frumoasă, ţine cu noi, iar echipajul lucrează cu spor pe covertă; totodată capacele magaziilor rămân
permanent deschise pentru a se realiza acea ventilaţie naturală.

Abia pe data de 26 am fost anunţaţi să ne pregătim pentru intrarea în port, iar la ora 16^{30} a venit pilotul la noi la bord şi, cu ajutorul a două remorchere de manevră, ne-a introdus în port unde am acostat în vederea descărcării mărfii.

Agentul de protecţie sosit la cheu, m-a anunţat că descărcarea celor 1000 tone de zahăr va începe mâine dimineaţă, apoi nava va fi scoasă în rada exterioară.

La plecare, agentul a luat carnetel de marinar, prominţând că le va aduce a doua zi, însoţite de P.A.S.-urile de intrare în port. I-am cerut să meargă cu mine la Agenţie pentru a vorbi cu conducerea Companiei şi să-l conducă pe bucătar la un stomatolog, dar a răspuns că este foarte ocupat şi nu ne poate servi. Minte mult.

Echipajul a ambarcat la bord cantitatea de 100 tone de apă potabilă.

Pe 27 noiembrie echipele de muncitori au descărcat din magazii cantitatea de 1000 tone zahăr, iar conform pontajului ţinut de omul nostru rezultă că a fost predată întreaga cantitate. În actele primiorului, acesta şi-a trecut mai puţin 82 de saci de zahăr, considerându-i lipsă, deşi nu a putut dovedi cu notiţele lor (nu aveau fişe de pontaj) şi fişele noastre de pontaj, care erau corecte.

Tot astfel, primitorul a scris pe acte că 149 saci de zahăr au fost umezi şi astfel am intrat în litigiu cu el, eu făcând remarca în act că „toată marfa a fost predată aşa cum scrie în acel Manifest, care o însoţea, iar cei 149 de saci au fost umezi doar pe exterior, marfa nefiind atinsă de umezeală".

Nemulţumit, primitorul mărfii a anunţat organele vamale, cărora le-a cerut să sigileze magaziile, după care nava noastră a fost scoasă în rada exterioară.

În timpul operaţiunii de descărcare, s-a defectat un cranic pentru care am cerut aprobarea Companiei să fie reparat în şantier la Mersin, iar pe 1 dec. 1995 a sosit o şalupă care l-a luat şi l-a dus la reparat.

Afară este foarte cald, 30° C ca vara şi stăm în radă. Abia
pe 03 decembrie 1995 la ora 6²⁰ a venit un pilot, care ne-a introdus,

din nou, în port, însă dana se află în exterior, astfel că pupa navei noastre a rămas în afara cheului. Echipa de muncitori a sosit la ora 9^{30}, lucrând cu o macara de cheu.

În ziua următoare, avansând cu scoaterea sacilor, au fost găsiţi două rânduri dintre ei uzi, în sensul că apa pătrunsese în saci, topise zahărul, iar printre rândurile de saci plutea o zeamă de apă şi zahăr. De această dată primitorul mărfii a venit să ceară arestarea navei, motivul fiind cei 82 saci pe care el îi considerea lipsă. Am mers la telefon şi l-am informat pe dl. Ştefan, care mi-a spus să aştept instrucţiunile prin intermediul agentului de protecţie.

Am pus echipajul să mute sacii, făcând loc apei cu zahăr să se scurgă în santină, de unde să poată fi avacuată afară cu ajutorul popmpelor din santină. A doua zi muncitorii au refuzat să scoată din magazii şi sacii peste care căzuse rugină de pe capace.

De la Poliţia Portului (Pand 1) a fost chemat un reprezentant, care mi-a spus că va încerca să rezolve conflictul în favoarea noastră, dar cum îi văd pe toţi porniţi împotriva noastră, nu mai cred nimic. A doua zi cei de la Pand 1 au venit din nou, au făcut nişte fotografii, apoi m-au anunţat că urmează să sosească de la Tribunal un reprezentant care va evalua paguba, actele vor fi trimise la Londra de unde se va cere o scrioase de garanţie, care va sosi luni sau marţi.

Vorbind, din nou, cu cei de la Companie, mi s-a spus să nu semnez nici un act, decât în prezenţa reprezentantului Pand I. De asemenea, să nu le permitem să facă teste şi la magistrală, existând posibilitatea să fi pătruns apa şi în alte magazii.

Discutând cu agentul de protecţie, acesta mi-a spus că primitorul celor 1000 tone de zahăr pretinde 4500 $ pentru ceea ce el consideră pagubă, şi că nu va permite plecarea navei noastre din port până nu va primii banii.

Agentul era bolnav de gripă şi am luat de la el gripa atât eu, cât şi alţi trei membri ai echipajului, respectiv: radiotelegrafistul, ajutorul mecanic şi un motorist, iar peste două zile s-a îmbolnăvit de
gripă şi căpitanul secund.

În ceea ce mă priveşte am simţit gripa de pe data de 09 decembrie, cu dureri de cap, dureri în gât, dureri în piept, care m-au ţinut în pat 24 ore, însă am luat penicilina „V", faringosept, ampicilină, iar noaptea mi s-a făcut o frecţie zdravănă şi o baie fierbinte, care mi-au permis să părăsesc patul şi să merg să mănânc. Gripa m-a stors de vlagă şi mă simţeam mereu obosit şi fără putere, iar capul îmi atârna greu.

Munciorii au terminat operaţiunea de descărcare a întregii mărfii pe 14 decembrie. Peste o oră a sosit pilotul, care ne-a scos în rada exterioară a portului, dar nu ni s-au eliberat actele navei şi permisul de plecare, nava fiind considerată reţinută. Stăm, deci, în radă, aşteptând scrisoarea de garanţie de la Londra care să ne scoată din acest litigiu neplăcut.

Lângă noi, ancorată în radă este şi nava românească Seimeni, cu al cărui echipaj mai stăm de vorbă, dar nu prea putem sta pe covertă, vremea fiind rece.

Este 15 decembrie şi vremea are justificare; pe la ora 10 a ieşit un soare galben, dar vântul s-a mai liniştit, iar marea este aproape calmă.

Am vorbit prin staţie cu dl. Şefan, care mi-a comunicat că s-a intervenit la Clubul de la Londra, care a hotărât ca

navei să i se dea drumul, iar când va ajunge la Istambul, o comisie să facă inspecţia magaziilor şi să constate cauzele.

Ascultându-l pe dl. Ştefan, mă gândeam la acea Inspecţie specială care urma să verifice starea mărfii când vom ajunge la Istambul. Magaziile fuseseră sigilate şi eram îngrijorat pentru că nu ştiam câtă apă va fi pătruns şi în celelalte magazii. Dacă s-ar fi repetat situaţia de la magazia H3 paguba ar fi fost destul de mare, mai ales că în babord pupa şi în santina blindată fusese găsită apă, semn că pereţii tancurilor erau găuriţi.

Toate zilele cât am stat în ancoră au fost călduroase, cu soare şi un cer senin, iar marea era calmă. Echipajul a curăţat magaziile din care a fost scoasă marfa, precum şi coverta şi ne
pregăteam de plecare.

Abia pe 17 decembrie ora 17°° ne-a vizitat agentul care mi-a adus actele navei, carnetele marinarilor „clearance" şi „statement of facts" (istoricul încărcăturii), pe care primitorul mărfii făcuse următoarea menţiune: „Au fost 1041 saci, 147 s-au udat numai pe dinafară, fără să fi fost compromis conţinutul lor, deci sunt în condiţii bune."

După plecarea agentului a fost pornit motorul şi am pus de drum spre Istambul. În timpul marşului am transmis avizările pentru cei interesaţi, inclusiv la Compania noastră din portul Constanţa.

Înainte de a ajunge în strâmtoarea Dardanele, ne-a luat în primire un vânt destul de tare, care sufla din Nord-Vest, dar venind dinspre pupa, nu ne afectase deloc, permiţându-ne să ne deplasăm cu viteza de 10 Nd, astfel că pe 21 decembrie am intrat în strâmtoare, iar peste patru ore navigam pe Marea Marmara, pe o vreme

frumoasă. Am dat avizările de 24 ore către Istambul şi am continuat să mergem cu aceeaşi viteză.

Spre seară şeful mecanic a venit în cabina mea să mai stăm de vorbă; peste câteva minute a intrat şi electricianul şef care
m-a anunţat că s-a defectat girobusola, după ce mai înainte se defectase şi compasul magnetic. „Nicio belea nu vine singură", am spus eu.

Afară se întunecase şi am început să navigăm la întâmplare, orientându-ne după farurile de pe mal şi după navele dinaintea noastră, care mergeau în aceeaşi direcţie.

Am fost nevoiţi să reducem viteza şi să sporim atenţia, reuşind să ajungem la Istambul pe la ora 4:30 şi acolo am ancorat. Lângă nava noastră a acostat o barjă cu combustibili, de la care am luat 100 tone combustibil greu şi 50 tone uşor.

Dimineaţa am mers la Consulatul român din Istambul pentru a prelungi certificatul de siguranţă radio, iar când ne-am întors, am găsit la bord, agentul de protecţie şi pe cei de la controlul portuar. Agentul ne-a anunţat că vom fi introduşi în port abia peste 10 zile.

După amiază a urcat la bord shipchandlerul, care ne-a luat
comanda pentru alimente, urmând să ni le aducă a doua zi; am comandat numai strictul necesar, deoarece în Istambul alimentele sunt mai scumpe decât în alte porturi. După cele ce ne spusese agentul, era limpede că vom petrece aici sărbătorile de Crăciun şi de Anul Nou.

În ziua de 23 decembrie, chiar din zorii zilei ne-a luat în primire un vânt sâcâitor, care sufla din Nord-Est, iar pe

la ora 10 s-a înteţit, obligându-ne să mai lansăm la apă încă o cheie de lanţ de ancoră (avem deja cinci chei).

Pe la ora 15°° ne-au sosit alimentele, din care am ales ce am considerat bun, refuzându-le pe cele prea scumpe şi sub standardul de calitate şi gramaj.

Mai târziu a trecut pe lângă noi nava românească „Floreşti", care ne-a salutat. Echipajul spune că merge la Constanţa. Începusem să-i invidiez pentru norocul lor de a-şi petrece sărbătorile acasă, cu familia şi cu prietenii, pe când noi aici, vom sta tot singuri, fiind obligaţi să dăm socoteeala şi Inspecţiei care urmează să ne viziteze cât de curând.

A doua zi vântul a crescut în intensitate şi a început să împingă nava într-o parte, iar ancora a pornit să „grapeze" (să alunece pe solul de fund); am pornit motorul şi am mutat nava mai spre sud cu două mile marine, apoi am lansat ancora cu şase chei de lanţ, care şi-a înfipt braţele în sol tare.

Neprimind nici un semnal de la Companie, i-am apelat noi şi le-am urat „sărbători fericite!" La fel am procedat şi cu familiile şi prietenii noştri.

Ziua de Crăciun a fost frumoasă, încă am sărbătorit-o şi noi în „familia de la bord", cu ce am putut şi ce am avut atunci la bord. Bucătarul a făcut sarmale în foi de varză acră, ciorbă de perişoare, mămăligă, iar de băut am avut două sticle cu wiscy şi cinci litri de vin.

Am primit telefon de la soţia mea, Aurora, care m-a întrebat dacă vin de sărbători acasă şi mi-a urat „sănătate şi
sărbători fericite!".

Pe 28 decembrie la ora 9³° m-a sunat agentul de protecţie, care m-a anunţat că poate fi introdusă în port

nava, cu condiţia să merg până la dig fără pilot. Am acceptat şi a fost pornit motorul, am virat ancora şi am mers până la dig unde ne aştepta pilotul, care, ajutat de un singur remorcher, a introdus nava la cheu, unde am acostat. În timpul manevrării, însă, trecând pe lângă o altă navă, ne-a împins vântul şi curentul apei, încât cele două nave s-au lipit între ele în dreptul cuplului maestru (centru), fiind nevoie de o nouă manevră pentru a ne aduce în poziţia paralelă cu cheul, evitând abordajul.

După ce am acostat, a sosit la bord agentul de protecţie, care ne-a spus că descărcarea o va face o singură echipă de muncitori şi este posibil să dureze până pe data de 03 ianuarie 1996. „Dle, dumneata îmi aduci numai veşti triste!", i-am spus. „N-am ce face, asta e situaţia", a răspuns el, râzând. „Dumneata eşti ghinionist".

Am dat o radiogramă la Companie şi am explicat situaţia. Compania mi-a cerut să-i trimit un fax cu istoricul descărcării
mărfii în portul Mersin, iar în final m-a anunţat că ne va trimite 10.000 $ indemnizaţia de străinătate pentru echipaj şi 500 $ supliment pentru alimente. Mi-a cerut o listă cu soţiile care vor să meargă la navă în Istambul, iar pe membrii echipajului să-i întreb dacă vrea cineva să fie înlocuit, ca să le trimită schimbul. Iniţial nimeni n-a dorit să i se trimită schimb, apoi doi dintre ei au solicitat schimbul.

Două soţii au venit cu trenul la Istambul pe 30 decembrie, dar soţia mea, Aurora, nu a sosit în ajunul Anului Nou cu autobuzul, având parte şi de unele peripeţii şi voi arăta de ce.

Operaţiunea de descărcare a zahărului se derula destul de încet, primitorul având pontatori de la Poliţia portului;

am pus şi eu doi pontatori din echipaj, care au notat toate autocamioanele, cu nr. de înmatriculare şi numărul sacilor din fiecare camion.

A doua zi au sosit la bord agentul de protecţie, care ne-a
adus indemnizaţia de străinătate, apoi şi shipchandlerul care ne-a
luat comanda pentru alimente; în următoarea zi, pe la ora zece şi jumătate, alimentele cerute ne-au fost aduse la bord, împreună cu nouă hărţi pe care eu le comandasem, dar numai două „Notice to marines" (aviz ptr. navigatori).

În portul Istambul a plouat câteva zile, care ne-a incomadat şi a sâcâit echipele de descărcători, dar pe data de 31 decembrie ploaia a stat, soarele şi-a făcut apariţia pe cer şi s-a încălzit atmosfera.

Împreună cu alţi colegi am plecat în oraş pentru a ne aproviziona cu bere, vin şi alte băuturi pentru noaptea de revelion. Eu am dat şi un telefon acasă şi văd dacă Aurora a plecat. Nu plecase încă, abia pe 02 ianuarie 1996 urma să plece. I-am spus că o aştept.

La ora 21°° toate pregătirile pentru masa de revelion fuseseră terminate şi echipajul şi cele două soţii s-au aşezat la masă, acesta fiind bine asortată: am avut ordeuvre, slată de beof, sarmale, friptură de porc şi de vită, wiscky, bere, vin, suficient pentru fiecare, încât toţi s-au distrat în linişte până la ora 24°°.

Ne-am urat „La mulţi ani!" şi „Un an nou fericit!", după care am ciocnit, am băut, apoi am plecat la culcare, cu excepţia unora care au rămas la masă până la ora şase dimineaţa.

Pe 1 şi 2 ianuarie 1996 a plouat din nou, în loc să ningă. Echipa de muncitori a venit la lucru, dar n-a reuşit să încarce decât patru autocamioane, când ploaia slăbea.

Aurora a reuşit să ajungă cu autocarul în autogara din Istambul abia pe data de 03 ianuarie 1996 la ora trei dimineaţa şi a aşteptat în autogară până a doua zi obosită, îngheţată şi enervată de toate cele întâmplate. A stat cu mine la navă 15 zile, după care am condus-o la autogară şi a plecat la Constanţa.

Pentru viza fiecărei persoane (soţii) care a urcat la bord am plătit 20 $ şi alţi 20 $ pentru viza de debarcare, deoarece nu continuau călătoria cu nava.

Pe data de 05 ianuarie soţiile celor doi colegi au plecat la

Constanţa, iar Aurora a rămas şi am fost de mai multe ori cu ea în

oraş, unde am vizitat bazarul.

După mai multe zile posomorâte, pe 06 ianuarie 1996 vremea a fost mai blândă, permiţând echipelor de muncitori să descarce 700 tone de zahăr, iar în zilele următoare a strălucit soarele pe cer.

Directorul de la Pand 1 sosit la bordul navei, m-a întrebat: „pe unde a intrat apa în magazii?" I-am răspuns că nu ştiu încă.

Pe la prânz a sosit şi agentul de protecţie căruia i-am cerut să ne aducă apă, iar shipchandlerului i-am dat comanda pentru alimente. Apa a sosit a doua zi, dar alimentele după alte două zile, încât o zi am răbdat toţi de foame, fiind obligat să trimit bucătarul şi alţi colegi în târg, de unde am cumpărat alimente în valoare de 652 $, pe care i-am plătit cash.

În ziua de 16 ianuarie iar am avut parte de ploaie, care, spre seară s-a transformat în zăpadă.

Pe 18 ianuarie am depus „protest de mare" privind spargerea chiulasei la motorul principal, pistonul 3.

A doua zi, pe la ora 18°° s-a terminat descărcarea întregii cantităţi de zahăr, apoi am primit actele navei şi ale mărfii pe care ni le-a adus agentul şi, cu pilot la bord, am fost scoşi în rada exterioară a portului Istambul. Ar fi trebuit să plecăm din radă, dar serviciul de pilotaj ne-a avertizaat că strâmtoarea Bosfor este închisă.

Mecanicul şef m-a anunţat că are o problemă la mototrul principal: în timpul manevrei de ieşire din port s-a spart chiulasa la pistonul nr. 2, care va trebui înlocuită. În timp ce echipa de maşini înlocuia chiulasa spartă, eu am întocmit „protest de mare" şi prntru acest incident nedorit, despre care am informat imediat Compania.

Dimineaţa am solicitat pilot la bord, care a sosit pe la orele 10³° şi ne-a trecut prin strâmtoarea Bosfor, de unde am pus de drum spre Constanţa şi am apelat Compania, căreia i-am transmis toate cheltuielile pe care le-am făcut la Istambul, prin telex.

Echipajul se ocupă de curăţenia pe navă, în magazii şi pe covertă, pe care le-a şi spălat.

De la NOR-Anvers, printr-un telex, am primit instrucţiuni

să mergem la Novorosisk pentru a încărca marfa care este pregătită.

Întrebând Compania, acesta ne-a confirmat comanda şi n-am mai mers la Constanţa, ci am continuat voiajul spre Navorosisk, în rada căruia exterioară am ancorat pe data

de 21 ianuarie 1996 ora 23°°. În ziua următoare la ora 15°° s-a prezentat pilotul, care ne-a introdus în port. Imediat după acostarea la cheu, au urcat la bord agentul de protecţie şi cei de la controlul portuar, care au verificat toate încăperile navei.

Agentul mi-a adus o notiţă de la navlositor, în care se menţiona că după încărcarea mărfii din portul Novosibirsk vom merge în portul Burgas (Bulgaria) de unde vom încărca role de cablu electric. Marfa fiind grea şi dificilă pentru transportul pe apă, este nevoie să întocmesc un cargoplan, ceea ce am şi
făcut,dar a doua zi când i l-am prezentat charterului (încărcătorului), am avut multe discuţii, acesta dorind ca marfa de tonaj greu să fie cât mai deasupra- dacă se poate, chiar pe covertă- pentru a fi descărcată prima. Nu am fost de acord întrcucât încalcă normele de navigaţie şi prezintă risc în caz de furtună.

Am luat legătura cu dl. Ştefan, iar acesta mi-a spus că s-ar putea ca din portul Constanţa să mai luăm la bord o cantitate de cherestea, deci, să mergem la Burgas de unde să încărcăm rolele, după care să revenim la Constanţa pestru cherestea.

Pe 23 ian. s-a terminat operaţiunea de încărcare a mărfii de la Novorosisc, am primit actele mărfii şi pilot la bord care ne-a scos în mare şi am pus de drum spre Burgas, după care am transmis avizările de 48 ore ptr. cei interesaţi. Marea era liniştită. Mergând cu viteza de 11 Nd., am ajuns în rada exterioară a portului Burgas pe 25 ian. orele 5°° dimineaţa, unde am ancorat.

A doua zi pe la ora 10°° am intrat în port şi peste o jumătate de oră a început încărcarea unor role de cablu electric în greutate de 15 tone fiecare, pe care le-

am aranjat pe câte cinci rânduri, în tribord şi alte cinci rânduri în babord, iar spaţiile libere rămase între cele două grupuri de rânduri au fost umplute cu zinc
pentru stabilitatea mărfii în caz de furtună.

Agentul de protecţie a trecut pe la noi la intrearea în port, apoi când am terminat de încărcat marfa, pe 28.01.96, când ne-a adus actele navei şi ale mărfii, respectiv „mate's reccipt" şi conosamentele care fuseseră semnate şi parafate. Luasem 3000 tone.

Pe la ora 17³° am primit pilot la bord care ne-a scos în rada exterioară a portului Burgas unde am ancorat ca echipajul să poată asigura capacele magaziilor şi să le etanşeze cu bandă adezivă. În radă sulfa tare vântul şi se făcuse frig, dar am rezistat până la ora 22°° când toate au fost puse în ordine şi am pus de drum spre Constanţa. Se anunţase vreme rea pe Marea Neagră, iar după ce am transmis avizările către cei intersaţi, am început să ne luptăm cu furtuna provocată de un vânt de forţa 7 care sulfa din
Nord- Est şi care ne-a balansat toată ziua şi toată noaptea, numai în tangaj şi ruliu. Când mai aveam vreo două ore de mers până la Costanţa, în dimineaţa zilei de 30 ianuarie 1996, marea s-a liniştit, vântul a scăzut brusc şi cerul s-a limpezit.

Pe cer a apărut un soare strălucitor, care ne încălzea coverta. Echipajul a deschis capacele magaziilor pentru a ieşi acel miros specific de p.v.c. şi răşină şi a se aerisi magaziile. Navigăm cu viteza de 10 Nd. pe o mare calmă şi am transmis la pilotajul port Constanţa că ne apropiem de port. Am primit pilot la bord, care ne-a introdus la dana în care am încărcat o cantitate de cherestea, iar peste trei zile, cu pilot la bord, am ieşit în dana

exterioară pentru a ne îndrepta spre portul Damieta (Egipt). Nava noastră „Internaţional 5", n-a avut parte de reparaţie în şantier nici de această data.

XII
De la Constanţa la Damieta.....

Pregătirea în vederea plecării în voiaj nu a fost prea sofisticată, deoarece aprovizionarea cu alimente şi combustibili, ca şi cu apă potabilă, s-a făcut într-o singură zi. Plecam cu acelaşi echipaj şi sperăm să ne întoarcem până la Paşte, dar pe mare nu se ştie niciodată ce schimbări pot interveni.

După ce am primit toate actele navei şi mărfii, la bord a urcat controlul portuar, iar la ora 1:00 am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Bosfor.

A doua zi pe la ora 22°° treceam prin strâmtoarea Bosfor, iar peste alte 24 ore am ajuns în apropierea strâmtorii Dardanele, unde am ancorat deoarece trecerea fusese suspendată ptr. două zile. Echipajul a coborât de la bord şi am mers în portul Dardanele, de unde am cumpărat diferite obiecte pe care urma să le comercializăm prin alte porturi, aici fiind ieftine.

Când s-a deschis trecerea şi am trecut în Marea Egee, ne-a întâmpinat o vreme frumoasă, soare, o mare liniştită şi am putut merge cu viteza de 10,5 Nd. şi cu 114 rotaţii/minut la elice.

Trecuse abia o oră de marş de când pusesem de drum spre Damieta (Egipt) şi, după ce am ocolit Capul Baba, apoi insula Militene prin vest, mecanicul şef m-a anunţat că s-a defectat valvula de pornire, care refuza să mai funcţioneze şi trebuie să oprim pentru a o repara.

Am rămas în derivă câteva ore până s-a remediat defecţiunea la motor; între timp s-a descoperit că un bolt de la capacul magaziei H3 s-a desfăcut din sudură, împreună cu
suportul de prindere, necesitând să fie sudate şi asigurate. Echipa de punte a continuat cu vopsirea capacelor la magaziile de marfă, apoi a uns fluturii de prindere şi fixare a capacelor.

Ajutorul mecanic a schimbat yala de la Casa de bani, precum şi pe cea de la uşa cabinei mele, apoi a fixat bine pe postament casa de bani în dormitorul meu. Mai târziu, ajutat de un alt coleg, a revizuit cranicele de la bord.

Într-una din zile brutarul, care îndeplineşte şi funcţia de ospătar, s-a îmbătat şi seara nu ne-a mai pregătit masa, fiind nevoiţi să mergem la bucătărie şi să ne luăm fiecare

hrana. L-am sancţionat şi l-am avertizat că îl voi debarca la prima abatere.

Călătoria noastră a decurs bine, fără alte evenimente şi am ajuns în rada exterioară a portului Damieta dimineaţa la ora 2°° unde am ancorat. Cand s-a luminat de ziuă, dinspre Nord-Est a început să sufle uun vânt rece, care ne-a balansat câteva zile, până când am primit pilot care ne-a introdus în port unde am acostat. Întrucât nu primisem conosamentele, am luat legătura cu dl. director general Ştefan, care m-a anunţat că acestea vor mai întârzia puţin, dar pot începe operaţiunea de descărcare a mărfii, întrucât axistă scrisoare de garanţie din partea primitorului mărfii respective.

Echipajul navei este harnic, întrucât aceasta este mai bine întreţinută decât „Internaţional 2". Deasemenea, este dotată cu ejector şi pompă submersibilă pentru scoaterea apei din santină.

Afară vremea s-a îmbunătăţit, un soare cald şi plăcut de o adevărată primăvară se plimbă pe cer, iar noi aşteptăm să se înceapă descărcarea.

Agentul de protecţie a venit la bord, însoţit şi de autorităţile de control, care sunt nişte „cerşetori" şi n-au plecat de la navă până când nu le-am dat 17 cartoane de ţigări.

Descărcarea a început peste două săptămâni, abia după ce a sosit reeprezentantul navlositorului, dar au fost multe zile în care echipele de muncitori au refuzat să lucreze.

Într-o zi am vrut să mergem să vizităm piramidele din Cairo, dar nu ni s-a aprobat, motivându-se existenţa teroriştilor în

zonă şi nu ne poate asigura securitatea. Împreună cu căpitanul am mers şi ne-am plimbat prin port. Cei mai tineri au jucat fotbal cu echipajul unei nave turceşti, care era acostată la cheu.

Muncitorii portuari au avut sărbătorile lor religioase-Bayeram-astfel că toată perioada cât a ţinut acesta, nu s-au prezentat la lucru. Echipajul, însă, a raşchetat, a reparat, a sudat table, apărători, guri de aerisire, fluturi la capacele de magazii şi a vopsit peste tot unde a fost nevoie.

A sosit la bord şi shipchandlerul Abdul Latif, care ne-a adus 35 kg. de fructe şi nişte benzi de „Musca-Mor", pentru combaterea muştelor care ne sâcâie toată ziua, fiind în număr foarte mare aici.

Am transmis la Companie un telex cu toate lucrările executate de echipaj la bordul navei.

Dinspre deşert suflă un vânt fierbinte, care aduce peste port un nisip fin, înnecăcios, care ne obligă stăm în cabine, abia spre seară încetează.

Sunt îngrijorat pentru că nu ştiu dacă vom lua alt navlu, când vom pleca de aici şi anume de unde pentru că ştiind unde vom merge, voi putea procura şi hărţile necesare, pe când dacă părăsim portul nu voi mai avea de unde să le procur.

În sfârşit, muncitorii s-au prezentat la lucru, dar manevrează neglijent vinciurule crainicelor, pe care le bruschează sau încarcă coţada peste capacitatea ei, apoi o lovesc de balustradă şi rup apărătorile cu ea. Au defectat, deja, două cranice şi au rupt talpa celui de la H3. Le-am făcut fotografii la toate utilajele defectate şi am întocmit „scrisoare de protest" în acest caz.

Întrucât vremea a fost frumoasă în toate zilele, am ajutat şi eu la vopsit pe covertă, timp în care am supravegheat şi operaţiunea de descărcare a mărfurilor, prilej cu care am făcut duş cu apă sărată şi plajă.

La data de 07 mai 1996 a sosit la bord agentul firmei „Menfis", care ne-a adus actele navei şi permisul de plecare, iar la
ora 15^{30} a sosit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a
portului Damieta. În timpul manevrelor s-a defectat pompa nr. 1 dinspre tribord, care a blocat cârma. Incidentul mi-a creat mari emoţii, putându-ne produce abordaj, însă totul a fost remediat în scurt timp, iar manevra n-a avut de suferit.

Am ancorat în radă, în aşteptarea răspunsului Companiei în legătură cu navlul, dar acesta întârzia. Echipajul a tăiat pereţii la cabinele echipajului aflate sub punte, pe care apoi le-a sudat şi le-a căptuşit- după ce le-a vopsit- apoi a scos pe punte mingiurile şi le-a amarat puntru caz de furtună. S-a făcut curăţenie pe punte şi în toate magaziile, pregătindu-le să primească o eventuală marfă. O parte din echipaj a reparat chiuvetele şi la w.c.-uri.

Văzând că răspunsul Companiei întârzie, i-am apelat eu. Dispoziţia Companiei a fost să ne întoarcem la Constanţa fără marfă, urmând să încărcăm ciment peentru Insulele Capului Verde. Astfel că pe 10 mai 1996 la orele 14°°, am ridicat ancora şi am pus de drum spre Constanţa, după care am transmis avizările necesare pentru cei interesaţi. Motorul merge destul de bine şi viteza se menţine constant la 12 Nd.

Pe data de 13 mai la ora 9°° am intrat în strâmtoarea Dardanele, dar pentru că agentul de protecţie ne-a spus că nu ni se face control, am traversat Marea Marmara şi am ajuns la Bosfor, de unde am trecut în Marea Neagră.

În toate aceste zile am avut vreme frumoasă, astfel că pe 16 mai ora 2°° dimineaţa am ancorat în rada exterioară a portului Constanţa.

XIII

De la Constanţa în Insulele Capului Verde

După ce nava a fost adusă în port, a fost acostată în dana din Agigea-Sud, unde a fost organizat serviciul la bord, iar restul echipajului a fost lăsat liber să plece acasă. Luni, 20 mai 1996 urma să înceapă încărcarea cantităţii de 8000 tine ciment ptr. Insulele Capului

Verde. M-am prezentat la bord şi am stabilit serviciul de supraveghere a încărcăturii, pentru a avea evidenţa exactă a mărfii. Cimentul ara adus de la fabrica din Medgidia, cu barjele, pe canalul Dunăre-Marea Neagră. Pe data de 23 mai marfă fusese adusă toată la bord, sacii stivuiţi în magazii, capacele metalice închise, aigurate cu fluturii de fixare, apoi etanşate cu bandă adezivă. Echipajul a fost prezent la navă la prima oră, fiind pregătit pentru plecarea în voiaj.

După ce a fost făcut controlul din partea organelor portuare, am primit documentele navei şi, la ora 18°° a urcat la bord pilotul care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a scos în larg. După debarcarea pilotului am pus de drum spre Bosfor, iar a doua zi la ora 14°° ancoram în rada exterioară la Istambul. Trebuia să luăm combustibili şi am aşteptat în ancoră sosirea barjei. În timpul îmbarcării la bord a combastibililor, datorită neglijenţei celui de la barjă, cât şi a omului nostru de la bord, tancul s-a umplut şi a dat pe dinafară, iar combustibilul a murdărit coverta şi bordajul navei, o parte ajungând în mare, făcând o pată de petrol pe 500 m. lungime. Au sosit autorităţile portuare care ne-au întocmit proces-verbal de amendă pentru poluare, fixând amenda la 24 milioane de lire turceşti. Echipajul a curăţat repede coverta şi bordajul pe unde s-a scurs combustibilul, apoi am
informat Compania despre incident, după aceea agentul de protecţie ne-a adus vestea că putem pleca, deoarece Compania noastră a plătit amenda. Mai târziu când am discutat despre acest incident cu mecanicul şef, acesta mi-a explicat că motoristul nostru a observat că s-a umplut tancul şi a strigat la omul din barjă, care nu mai

era la valvulă şi atunci a coborât el în barjă şi a închis valvula, dar combustibilul se scursese pe covertă, apoi în mare.

Totuşi eu am întocmit „protest de mare", cu explicaţiile corespunzătoare, după ce am pornit spre Dardanele.

După masa de seară nostromul, împreună cu brutarul şi marinarul Movilă şi motoristul Roşculeţ, au băut până s-au îmbătat, m-a informat căpitanul. I-am lăsat până a doua zi, când voi face cercetare pentru a lua măsurile ce se impun în acest caz.

În dreptul punctului Kanacale am redus viteza pentru ca echipajul să facă „export", apoi după două ore am ieşit din strâmtoarea Dardanele, în Marea Egee, unde ne-a întâmpinat o vreme frumoasă.

Astăzi este 1 iunie 1996 -ziua copilului. Pe la ora 8³° am trecut prin dreptul punctului Maleea, iar după patru ore de marş am trecut prin dreptul punctului Matapan. Echipajul lucrează pe covertă la vopsitul suprastructurilor; i-am ajutat şi eu la vopsit, pentru a profita de razele calde ale soarelui şi pentru a face plajă. Navigăm cu viteza de 10 Nd. şi 112 rotaţii/ minut la elice, iar la ora 13°° întrerupem lucru o oră pentru masa de prânz. Bucătarul nostru pregăteşte mâncăruri bune şi gustoase şi tot echipajul este mulţumit.

După două zile de mers, pe la ora 23°° am trecut de farul de la Passero (sudul Siciliei), îndreptându-ne spre strâmtoarea Gibraltar. Ne-am întâlnit cu nava românească „Internaţional 3", de la aceeaşi Comp. Conav, care se întorcea încărcată cu zahăr din Anvers, urmând să descarce în Turcia, apoi în portul Constanţa.

Primim radiogramă de la Compania noastră, prin care ni

se precizează că marfa va fi descărcată la PRAIA, aparţinând de ţara Insulele Capului Verde.

Continuăm să mergem cu viteza de 10-11 Nd., apoi am

transmis avizările necesare către cei interesaţi.

Între Alger şi Oran, în zorii zilei de 04 iunie'96, ne-a luat în primire un vânt rece, care sufla din Vest-N.Vest, intensificându-se în scurt timp şi a început să ridice valuri înalte, care treceau peste parapetul din tribord, măturând coverta navei. Loviturile ca de berbece date în bordaj, îl făceau să trepideze, iar unele părţi zbârnâiau. Balansul creştea cu fiecare minut care trecea şi, treptat, ruliul a devenit chiar nesuferit. Abia spre seară vântul s-a mai domolit, valurile au mai scăzut în înălţime şi în forţă, iar balansul a devenit mai suportabil şi aşa am navigat toată noaptea.

Dimineaţa am trecut de Oran şi vremea a devenit plăcută; a ieşit soarele pe cer, care trimitea razele lui calde spre pământ, încălzind şi nava noastră, care ne ademenea să facem plajă. Marea era liniştită, dar pe măsură ce înaintăm spre Ceuta, am dat de o vaporaţie lăptoasă, în straturi,ce plutea pe deasupra mării, împiedicând vizibilitatea. În jurul orei 15°° am ieşit din zona cu vaporaţie şi echipajul şi-a reluat lucrul la bărcile de salvare şi parapetul din babord, pe care le vopsea.

La ora 21°° şeful mecanic mi-a cerut să oprim, deoarece a luat foc baleiajul la motor. Am oprit aproape o oră, rămânând în derivă, după care am reluat mersul.

Sunt anunţat că avem doi bolnavi la bord: strungarul, care a răcit şi ajutorul mecanic, care spune că îl doare tare în partea dreaptă, probabil apendicele.

În dimineaţa zilei de 07 iunie trecem prin strâmtoarea Gibraltar pe o vreme rar întâlnită în această zonă: o temperatură scăzută însoţită de o paclă deasă, care reduce mult vizibilitatea, dar continuăm să înaintăm prudent, folosindu-ne de radar. După aproape cinci ore de mers, pe la ora 12°°, trecem de punctul numit Espartel ţi intrăm în plin Ocean Atlantic. Dar Oceanul ne primeşte
neprietenos, cu un vânt puternic care suflă dinspre Nord-Vest şi o hulă de fund care răscoleşte tot oceanul; furtuna ne-a însoţit câteva zile în şir, fiind mai dezlănţuită pe timp de noapte. Datorită faptului că noi navigam spre Sud, vântul, care sufla din pupa, ne avantaja la

viteza de deplasare, dar nu ne scăpa de ruliu şi tangaj.

Am transmis la Companie faptul că am oameni bolnavi la bord, după care am transmis avizările către cei interesaţi. Ofiţerul II punte mă anunţă că s-a rupt sârma de acţionare a sirenei navei, care era prinsă de partea interioară a coşului de evacuare a fumului de la maşini şi nu avem o altă sârmă de rezervă; a fost înlocuită cu o sârmă cu care lucrează R.T.G. pe navă. Furtuna ne face greutăţi la montare.

De la AGENAV PRAIA suntem atenţionaţi că la sosirea noastră în port, vom descărca marfa ăn altă navă, 750 tone din întreaga cantitate.

Echipajul lucrează pe covertă, o parte la gruiul bărcii din tribord, iar o altă parte la scara lungă de pilot, întâmpinând dificultăţi din cauza furtunii şi a mării destul de agitate. Situaţia s-a mai înbunătăţit când am ajuns la adăpostul insulei Fuerteventura, apoi al insulei

Lanzarote, aflate în Oceanul Atlantic, la vest de Coasta Africii, înainte de a ajunge în Insulele Capului Verde.

În jurul orei 1°° am avut iar probleme la motor şi timp de 40 minute pe navă a fost „Blackout" (beznă). Toate aparatele care folosesc curent de 24 volţi au fost oprite, mai puţin girocompasul. Avaria s-a remediat şi am pornit iar la drum, cu o viteză de 10-11 Nd., ajutaţi şi de vânt şi de curentul de apă.

După ce am transmis avizările de 5 zile către cei interesaţi, am vizionat la televizor meciurile de foltbal: Spania-Bulgaria (1-1); Germania-Cehia (2-0); Danemarca-Portugalia (1-1).

Vremea se menţine închisă, chiar urâtă şi în zilele următoare: începând cu 10 iunie şi pe coverta urcă valurile la fiecare rafală de vânt mai puternică.

La T.V. am văzut meciul de fotbal dintre Franţa şi România. Mi-a părut rău că România a pierdut cu 1-0.

Am transmis avizările de trei zile către cei interesaţi. O radiogramă de la „Romline", ne cere să facem menţiunea următoare pe toate hărţile, lângă ştampilă: „Only on behalf of bare- bout charter's."

La 13 iunie 1996 în jurul orei 21°°, după ce toată ziua ne-a sâcâit prezenţa unui vânt de N-Est, am ajuns în rada exterioară a portului PRAIA. I-am contactat prin radio, dar n-a răspusn nimeni şi am ales să dăm notice-ul de sosire, după care am pescuit, dar după două ore, am prins doar o singură cambulă.

Dimineaţa a sosit pilot la bord, care, într-o oră şi jumătate ne-a introdus în port şi am acostat la cheu. După acostare au sosit la bord agentul de protecţie şi organele controlului portuar, iar peste două ore a sosit şi echipa de muncitori care a început să lucreze.

La câteva minute a acostat lângă noi nava „AUT AMANUELE", în care a fost transbordată cantitatea de 750 tone ciment şi a doua zi acesta a plecat din port.

Pe 14 iunie pe la ora 18°° am plecat să mă plimb pe jos împreună cu şeful mecanic şi şeful de echipaj; am ajuns până la aeroportul din localitate.

Deşi au trecut douăzeci de zile de când am plecat din ţară, tot nu am reuşit să mă înţeleg cu şeful de echipaj, care este superficial în muncă şi nu se pricepe să organizeze munca celorlalţi pe punte, iar dacă am încercat să-l sfătuiesc cum ar fi mai bine să procedeze, se dovedeşte recalcitrant şi susţine că el ştie totul şi nu mai acceptă sfatul nimănui.

Pe la ora 11°° nava noastră a fost scoasă de la dană pentru a fi introdusă o navă-container cu urgenţe, urmând să revenim la cheu în ziua următoare.

După mai multe zile de absenţă, pe 15 iunie orele 16³° a sosit la bord agentul nostru de protecţie, care mi-a spus că a transmis la Compania I.M.M.T.T.S. plicul pe care i l-am dat în
care pusesem situaţia lucrărilor care au fost executate de echipaj la bordul navei. I-am cerut să mă ducă pe mine la Agenţia din oraş pentru a da un telefon, iar pe ajutorul mecanic să-l însoţească la medic.

În ziua următoare echipajul n-a găsit pregătită masa pentru a servi micul dejun, din cauza ospătarului nostru care a stat toată
noaptea la discotecă, unde a băut mai mult şi nu s-a mai putut trezi
de dimineaţă, ca să-şi facă meseria. I-am reţinut o zi din salariu, deoarece mai are o mustrare scrisă pentru fapte asemănătoare.

Am vorbit la telefon cu dl. Ştefan, care m-a informat că după ce vom preda marfa la Praia, vom merge la Casablanca şi Las Palmas, de unde vom încărca fosfaţi pentru Italia. Indemnizaţia de străinătate prntru echipaj o vom primi la Casablanca, m-a domnia sa.

I-am vorbit şi de comportarea şefului de echipaj, apoi şi de cea a brutarului-ospătar şi domnia sa a dispus să le iau câte o declaraţie, apoi să fac un raport şi să le trimit pe toate, prin fax- la Companie urmând să trimită alţii în locul lor, care se vor întoarce în ţară.

Pe 19.06'96 ora 7°° a acostat la cheu, lângă noi, nava „Arhipelago", în care a fost încărcată o cantitate de ciment din nava noastră, iar noaptea a plecat, dar echipa a continuat operaţiunea de descărcare, care s-a terminat în ziua următoare, iar după primirea actelor, a sosit pilotul care ne-a scos din port şi am rămas în derivă pe ocean, în aşteptarea răspunsului Companiei, unde ne vom deplasa?

Am apelat Compania şi am raportat cheltuielile făcute, făcând menţiunea că am predat marfa la Praia şi ne aflăm în derivă pe ocean, aşteptând instrucţiuni.

În zilele următoare căpitanul a răcit şi stă în pat, dar la sugestia colegilor a făcut împachetări cu rondele de cartofi care, iniţial, au fost ţinuţi în spirt, iar a doua zi s-a ridicat din pat.

De la ieşirea din portul Praia continuăm să merge spre Sud cu viteza de 1 Nd., în aşteptarea răspunsului de la Companie. Echipajul a curăţat coverta şi magaziile, pe care le-a pregătit să primească o nouă marfă. O parte din echipaj îl ajută pe sudor să monteze pereţii cabinelor ofiţerilor II şi III, care au fost ruginiţi şi urmează să fie înlocuiţi. În porturi nu putem suda.

Aflaţi în derivă am pescuit calmari pe care i-am pregătit şi i-am mâncat, pane cu cartofi prăjiţi şi mujdei.

Am fost anunţat că mai avem doar 80 tone apă potabilă şi
am făcut u program respectiv pentru consum de la orele: 7-8; 11-13 şi 17-19, asfel încât maşina să nu rămână fără apă. Constat că nu se respectă întocmai.

După masa bogată de calmari cu mujdei de usturoi, împreună cu căpitanul şi mecanicul şef, am mers în cabina mea, unde am băut un vin „Galbenă de odobeşti".

De câteva zile stăm în derivă, fără să ştim unde vom merge. Echipajul lucrează, dar pare blazat,dezinteresat de toate,înafară de programul de lucru, nu le mai pasă de nimic, din cele ce se petrec pe navă; unii dorm, dovadă şi de indolenţă şi de nepăsare.

Spre seară începe să sufle un vânt pe ocean, la fel cum suflă musonul în Marea Chinei, ceea ce mă îngrijorează. Nava se balansează într-un ruliu permanent, iar din cauză că este fără încărcătură, valurile o poartă mai uşor.

La 29 iunie ora 13°° a fost şedinţă pentru alegerea Comitetului Sindical-S.N.L., iar la ora 19³° am părăsit deriva cu scopul de a ne apropia de Insulele Capului Verde, dar când ne-a apropiat la distanţa de 10 M.M., am rămas în derivă. (Insulele Capului Verde se află în Oceanul Atlantic, la distanţa de 385 M.M. de statul Senegal şi în Vestul acestuia).

Vremea era frumoasă, dar aşteptarea era grea, mai ales că ni se împuţinase apa şi hrana. Am hotărât să coborâm la apă bărcile de salvare şi să facem câteva exerciţii (roluri) de abandonare al navei. După câteva ore de exerciţii, am urcat bărcile pe covertă, în vederea punerii lor „la post", însă în timpul manevrei de fixare a bărcii

din tribord, s-a desprins o rolă de ghidare care a trebuit să fie sudată pe loc.

De la aceste exerciţii s-a sustras ajutorul mecanic Pestriţu, care a motivat că este bolnav, însă colegii săi au altă părere, spun că este comod şi nu prea îi place să muncească.

Am mai făcut o încercare de a discuta cu şeful de echipaj, Brăneţ, însă mi-a răspuns destul de obraznic şi de această dată, întărindu-mi convingerea că nu ne vom înţelege niciodată şi am
făcut bine că am informat Compania despre munca şi comportarea lui. Astfel că la 1 iulie 1996 Compania mi-a comunicat că a încetat retribuţia ptr. Brăneţ şi a doua zi am numit în funcţia de şef de echipaj pe Gheorghe Movilă, dintre marinari.

În aceeaşi zi la ora 19°° Compania mi-a trimis un telex prin care mă anunţă că trebuie să mergem la Abidjan-port în ţara africană Coasta de Fildeş-situat în vestul Africii, aproape de Golful Gunineei.

Nefiind prea departe de locul unde nava noastră „dormita" în derivă de atâtea zile, am pus de drum şi am coborât spre sud, ţinând aproape de costa vestică a Africii, după care am ocolit promontoriu care înaintează în mare, am ajuns la Abidjan, unde urma să încărcăm bumbac baloţi pentru Rijeka (Croaţia) şi pentru Izmir (Turcia). Am transmis avizările necesare pentru Abidjan şi, totodată, am informat Compania noastră că la bord mai avem doar 37 tone de apă.

La ora 21°° şeful mecanic a oprit motorul fără să mă mai anunţe. M-am informat repede şi am aflat că se spărsese o ţeavă la motor, care ne-a ţinut în derivă până la ora trei dimineaţa. Am impus restricţie totală la apă,

neştiind cât vom sta în derivă şi, mai ales, cât va dura până vom ajunge la o sursă de apă potabilă.

Am apelat Compania de la care am solicitat aprobarea pentru aprovizionarea cu alimente, antidot, combustibili, ulei, apă şi materiale pentru întreţinerea navei, hărţi, dar am cerut şi indemnizaţia de străinătate, de această dată. Dar Compania ne-a transmis instrucţiuni să rămânem departe de Abidjan până luni,
pentru a nu plăti „ower time" pe timpul sărbătorilor.

După remedierile făcute la motor am pornit, dar a început să sufle un vânt puternic, care ne lovea direct din prova. M-am temut de derivă prin aceste locuri, dar am mers spre Abidjan pentru a fi cât mai aproape în cazul că s-ar dezlănţui vreo furtună.

Stând în derivă, am vorbit prin radio şi cu colegii de pe alte nave româneşti care, când am aflat unde vom ancora, m-au avertizat de pericolul pe care îl prezintă porturile arabe în legăturile cu
furturile: ca şi de-a lungul Canalului de Suez, arabii fură tot ce este din cupru şi aluminiu, apoi Poliţia portuară te înnebuneşte cu declaraţiile şi trebuie să dovedeşti că ai avut obiectele pe care le reclami ca furate. Astfel pentru a evita furturile ne-am îngrijit să fie bine închise capacele magaziilor şi am adunat de pe covertă toate manicile, pe care le-am pus la adăpost.

Între timp Compania ne-a transmis că l-a confirmat pe Ghe. Movilă în funcţie de şef de echipaj, iar pe Brăneţ să-l debarcăm la Abidjan şi să fie trimis acasă.

Cu acest prilej ne-au fost transmise şi cantităţile de provizii care ne-au fost aprobate.

Am rămas în derivă până pe 08 iulie 1996, deşi nu eram departe de port. Agentul de protecţie a luat leătura cu

noi şi ne-a informat că ne-a pregătit proviziile solicitate Companiei. Totodată ne-a anunţat că au sosit la Abijdan piesele de schimb pe care le-am cerut.

Mai târziu ne-au contactat şi cei de la S.L.N. (Sindicatul Liber al Navigatorilor) din Constanţa, care ne cer prin telex, să organizăm votarea pentru al doilea tur şi să le trimitem voturile prin poştă.

A plouat torenţial şi a spălat nava de fum şi de praful de ciment; echipajul a strâns apa de ploaie cu care am făcut şi noi baie seara.

În noaptea 7/8 iulie la ora 3:25, aflaţi tot în derivă, şeful mecanic m-a anunţat că s-a spart o ţeavă de apă dulce şi trebuie să

stăm în întuneric până ce va fi înlocuită. Pe timp de „Black out" curentul este întrerupt şi pe navă nu funcţionează nici un aparat, care are ca sursă curentul electric de 24 volţi. Aşa că am întrerupt toate legăturile cu lumea exterioară. Norocul nostru a fost că ne aflam în larg, departe de orice formă de uscat de care ne-am fi putut lovi.

Girocompasul era defect, dar funcţiona compasul magnetic şi aşteptam să se termine reparaţia la motor. Dar acesta a durat până la ora 7°° dimineaţa, când a putut fi pornit motorul şi abia atunci am

pornit spre portul Abidjan, folosindu-ne de compasul magnetic, iar pe la ora 10°° am ajuns în rada exterioară a portului Abidjan, unde am ancorat. Cu toate că ne anunţaserăm prezenţa de dimineaţă, pilotul a sosit abia seara, la 19³° şi ne-a introdus în port. Imediat după ce am acostat la cheu, la bord au urcat agentul de protecţie şi controlul portuar, care au terminat până la ora 22°°, dar mi-au luat 16 cartoane de ţigări. Agentul ne-a anunţat că

ne va aduce 3000 $ trimişi de Companie şi proviziile cerute în ziua următoare, ceea ce s-a întâmplat întocmai.

Odată cu agentul, a doua zi a urcat la bord şi un inspector, care a verificat toate magaziile de mărfuri, iar la ora 12°° le-a dat apte pentru încărcare. După amiază s-a început operaţiunea de încărcare a bumbacului, dar am constatat că are ambalajul murdar şi deteriorat, prin care marfa iese afară, pentru care le-am întocmit „scrioase de protest".

A doua zi am înmânat agentului de protecţie un plic pe care să-l expedieze la Compania noastră, în care pusesem listele lucrărilor executate de echipaj pe navă, precum şi consumurile de piese şi materiale la punte şi maşini. Totodată am transmis şi raportul întocmit de căpitan în legătură cu comportarea şefului de echipaj Brăneţ. La plecare, agentul a însoţit la spital doi bolnavi: Gh. Movilă, care a fost operat de apendită şi a rămas internat în spital, apoi eleectricianul căruia i-a fost descoperită o infecţie pe colon, pentru care a primit medicament şi tratament ambulatoriu.

În ziua de 11 iulie, în compartimentul maşini s-a produs altă avarie: s-a spart ţeava de răcire cu apă a D.G. (diesel-generator), generatorul de curent al navei, motiv care ne-a adus iar bezna (Black out), până la ora 23°°.

În ziua următoare pe la ora 12°° s-a finalizat operaţiunea de încărcare a cantităţii de 1000 tone de bumbac pentu Rijeka (Croaţia), după care s-a făcut separaţia de port, continuându-se încărcarea mărfii pentru Izmir.

De la Companie,dl. Dinu, superintendentul, ne-a comunicat că ne-a trimis-pe avion- setul de garnituri pe

care le-am solicitat şi vor sosi la Abidjan pe 13.07'96, dar n-a amintit nimic de indemnizaţia de străinătate.

De asemenea au sosit la bord proviziile solicitate de noi, dar nu le putem plăti pentru că nu ne-au fost trimişi şi banii pentru provizii.

Shipchandlerul nu a putut procura folia din materialul plastic necesară pentru protejarea mărfurilor de apă şi rugină, dar ne-a promis că ne va aduce rulmenţi pentru compartimentul maşini (necesari la capacele magaziilor ptr.role). Ne-a spus iniţial că au preţul de 100 $ bucata, dar când i-a adus, a cerut 323 $ pe bucată şi, prin negociere, i-am scos la 270 $ pe bucată; ne-a adus şi două folii de plastic la preţ de peste 1 $ pe metru pătrat.

Pe 14 iulie a sosit la bord agentul de protecţie, care, la plecare, la luat şi pe Brăneţ şi la condus la aeroport, de unde a plecat spre România. La înntoarcere, a trecut pe la spital şi le-a adus la bord pe Gh. Movilă şi ne-a adus banii pentru alimente, cu care am reuşit să achit factura pentru cele procurate deja. Spre seară a sosit şi barja cu combustibili din care am ambarcat 78 tone până la ora 23°°.

A doua zi a plouat foarte tare şi s-a întrerupt încărcarea mărfii; mai sunt 1000 tone de încărcat. În ziua de 16 iulie la ora 11°° s-a încheiat operaţiunea de încărcare, am primit actele navei şi ale mărfii, iar la ora 14°° am primit şi pilot la bord, care ne-a scos din port. Verificând actele mărfii, am constat că agentul de protecţie şi-a permis să semneze conosamentele (actele care atestă
că la bord a fost încărcată marfa ptr. transport) fără a avea scrisoare în acest sens de la Comandantul navei. Nu am putut clarifica situaţia deoarece agentul de protecţie n-a mai trecut deloc pe la navă, deşi trebuia să ne aducă

pachetul cu garniturile trimise de la Compaqnie, astfel că am plecat fără ele şi am pus de drum spre Izmir.

Afară plouă ca în lunile de toamnă, iar nava nu depăşeşte viteza de 7 Nd. deoarece este aprovată. Am dat dispoziţie să fie debalastat forepeak-ul şi prova s-a ridicat deasupra apei, permiţând să sporească viteza de deplasare cu două noduri.

Pe covertă şi în magazii sunt multe de făcut şi nu prea are cine să le facă, deoarece nostromul Movilă a fost operat de apendicită, iar marinarii nu prea au chef de treabă. I-am scos la lucru pentru a acoperi marfa cu folie de plastic, în scopul de a proteja sacii de umezeală, ca şi de eventualele scurgeri cu ulei de la furtunele capacelor, în timpul deschiderii lor.

Ploaia a stat după amiază şi au fost deschise toate aerisirile de la magazii, deoarece cerul este mai limpede şi a ieşit soarele. Noaptea, însă, a început iar să sufle un vânt rece, iar în dimineaţa zilei de 18 iulie s-a pornit o ploaie torenţială, care a făcut să plutească apa pe covertă, evacuarea ei fiind dificilă, cu toate că erau degajate toate gurile de scurgere.

După atâtea zile posomorâte şi după acea ploaie torenţială, ziua a fost însorită şi călduroasă, încât am participat şi eu la activităţile practice de pe punte, organizând munca în locul nostromului, care pare dezinteresat. Am vopsit, am curăţat şi am făcut plajă.

Am apelat Compania I.M.M.T.T.S. pe care am informat-o că ni s-a defectat pompa de acţionare a frânei pe partea de babord, iar funcţionarea unei singure pompe ne poate crea greutăţi la manevrele din porturi.

În dimineaţa următoare când timonierul a deschis aerisirile, dintr-o trombă de aerisire a ieşit un transfug de care nu ştiam cum să scăpăm.

Pe la ora 11°° s-a produs o avarie la motor şi am fost nevoiţi să stăm în derivă cinci ore, timp în care a apărut o brcă de pescari, cărora l-am încredinţat pe transfug, dar pescarii au cerut 50 $ pe care i-am dat. Însă după ce barca a dispărut sub linia orizontului din magazia H4 au apărut alţi doi transfugi, care puteau să moară dacă nu se deschideau capacele; m-am gândit să-i coborâm cu o plută în apropiere de Dakar.

Astfel că la 21 iulie, fiind vreme bună, i-am coborât cu o plută, dându-le mâncare şi ceva bani şi apă. A doua zi a venit la mine marinarul Mocescu, care m-a informat că în magazia H4 se
aud bătăi în pereţi, iar când a deschis capacul, au apărut alţi patru transfugi. Am dat dispoziţie să fie deschise şi controlate toate magaziile, bărcil, ca şi alte locuri de navă unde s-ar mai putea ascunde cineva, iar rezultatul a fost că au mai fost găsiţi alţi patru transfugi, în total fuseseră unsprezece, datorită neglijenţei crase a echipajului nostru. Ce se mai putea face? Am convocat Consiliul de Bord, care a luat hotărârea să fie confecţionată o plută cu care să-i lăsăm în insulele Canare. La început şeful mecanic n-a vrut să dea oameni care să lucreze pluta, dar apoi s-a răzgândit şi astfel am reuşit să-i lăsăm la apă, la 3 M.M. de la Las Palmas, cu pluta.

Câţiva membrii ai echipajului-cei leneşi- au făcut cerere de repatriere (să plece acasă, în ţară). Am informat Compania despre acest fapt, însă am cerut să ne fie trimis schimb şi pentru Movilă, care refuză să

muncească, dar şi pentru Pestriţu care este bolnav. Am raportat la Companie şi situaţia cu transfugii găsiţi ascunşi pe navă. Compania a hotărât să-l lăsăm pe Pestriţu la spitalul din Las Palmas în care scop am făcut apel la agent. La 24 iulie la ora 5³° ne-a contactat agentul de protecţie prin intermediul staţiei radio de coastă şi ne-a comunicat că ne va aştepta la Capelle (Ins. Canare) punct aflat la 2 M.M. de digul larg pentru a prelua bolnavul nostru cu o şalupă şi să-l ducă la spital.

Pe la ora 9°°, după ce am predat bolnavul şi un plic cu trei liste de echipaj, care urmau să fie trimise Companiei, ne-am întors în punctul unde îi lăsasem pe cei opt transfugi cu pluta; le-
am dat mâncare, apă, îmbrăcăminte şi cev bani, apoi am pus de drum spre Izmir, către care am şi transmis avizările de zece zile, întrucât primisem de la Comp. şi numele agentului.

Înainte de a ajunge la Casablanca, ne-a întâmpinat o vreme urâtă, cu un vânt care suflă dinspre N-N-Vest, cu forţa de 7-8 pe scara Beaufort, însă valurile nu ajung pe covertă. Viteza de înaintare nu depăşeşte 7,5 Nd, dar cauza principală o constituie motorul principal, care trimite pe coş un fum negru, gros, care face să se depună o funingine lipicioasă pe Comandă, puntea etalon şi pe bărcile de salvare. Oprim din nou pentru a fi schimbat un injector

care nu funcţionează.

A doua zi am trecut de Casablanca, dar viteza nu trece de 9 Nd. datorită vântului potrivnic care suflă din prova şi a valurile care ne lovesc din toate părţile.

Noaptea, după ce trecem de punctul Espartel, pătrundem în strâmtoarea Gibraltar în condiţii bune şi ţinem pe mijlocul curentului favorabil din apropierea coastei Algerului, până trecem de capul Bon (Tunisia).

Am transmis avizările de 7 zile către Izmir. Observ că la bord echipajul nu prea se îndeamnă să facă treabă, deşi sunt cranice defecte, ţevi sparte la coloana de apă caldă şi la unele chiuvete din cabinele Comandantului, ofiţerului II punte şi radiotelegrafistului.

În dimineaţa zilei de 29 iulie ne întâmpină o vreme liniştită, caldă chiar, însă cerul este acoperit, iar la o înălţime de 3-4 metri de suprafaţa mării s-a produs o vaporaţie lăptoasă, care îngreunează vizibilitatea.

Echipajul s-a apucat de treabă. A fost reparată ţeava de apă caldă şi altele de apă rece, precum şi lanţul cranicului din tribord.

Mai târziu vaporaţia se risipeşte şi un soare cam palid luminează suprafaţa mării. Avem iar probleme cu motorul, care scoate pe coş multă funingine, un fel de păcură unsuroasă care se împrăştie pe toată nava, inclusiv pe hainele noastre şi pe mâini,
dar şeful mecanic nu a luat nici o măsură până în următoarea zi, când a oprit şi a schimbat un injector care nu funcţiona. Ulterior echipa de la punte a spălat suprastructurile de pe covertă, apoi capacele magaziilor şi coverta.

De la Companie am primit un telex prin care ne înştiinţează că ne va trimite la Izmir suma de 20.000 $, dar de banii restanţă nu pomeneşte nimic.

Pe data de 1august 1996 la ora 10:35 am trecut de capul Bon, după care am transmis avizările de trei zile către cei interesaţi. Compania ne cere să precizăm ce drepturi de

diumă i se cuvin ajutorului mecanic Pestriţu pe care l-m lăsat în spital la Las Palmas. I le-am transmis, tot prin telex, dar am cerut să ne aprobe şi

medicamentele pentru punctul sanitar al navei.

Bucătarul mă anunţă că brutarul-care este şi ospătar- nu vrea să-şi îndeplinească obligaţiile de serviciu. Am stat de vorbă cu ospătarul, care nu este la prima abatere.

Noaptea am trecut de capul Passero şi am transmis avizările de 48 ore către Izmir, port aflat în dreptul insulei Cipru. Agentul de protecţie de la Izmir mi-a solicitat să-i comunicăm ce cantităţi de marfă avem în magazii, pe care i le-am comunicat.

La data de 03 august am trecut de punstul Matapan pe la ora 6°°, apoi am transmis avizările de 24 ore.

De câteva zile vremea este frumoasă, ne încălzeşte un soare generos, care străluceşte pe un cer senin, nu bate vântul, iar marea se menţine destul de calmă. În ton cu vremea, echipajul este plin de voie bună şi execută lucrările zilnice la bord.

În după amiaza zilei următoare ni s-a defectat sistemul de urmărire al modului de funcţionare a cârmei şi, timp de trei ore am rămas în derivă pentru a găsi un mijloc de înlocuire sau remediere, dar echipajul nu a reuşit şi am pornit iar la drum, acţionând doar cu butoanele din Comanda navei.

Pe 04 august şeful mecanic a împlinit frumoasa vârstă de 51 de ani. Am reuşit să-l sărbătorim cu mijloacele existente la
bord- destul de modeste- la masa de seară.

Dimineaţa am sosit în rada exterioasă a portului Izmir la ora 1²°, iar agentul de protecţie a luat legătura cu noi

pe la ora 8°° şi ne-a anunţat că la ora 10³° să fim pregătiţi de manevră, deoarece va sosi pilotul, care ne va introduce în port, dar pilotul a sosit la ora 15°° şi în port am ajuns după două ore de manevre.

Am vorbit la telefonul mobil cu dl. Ştefan, care mi-a spus că dacă, după ce descărcăm şi marfa în portul Rijeka, nu vom mai avea navlu, ne vom întoarce la Constanţa. De semenea mi-a spus că pe 06 august vom primi banii ce ni se cuvin.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecţie, căruia i-am dat comanda pentru alimente, antidot, apă; pentru un rulment de la sistemul de urmărire a funcţionării cârmei şi cele două motoare rebobinate. La plecare i-am înmânat nişte plicuri pe care să le trimită Companiei prin poştă.

Seara am sunat acasă şi am vorbit cu soţia, care mi se plânge că se descurcă greu cu banii, toate fiind destul de scumpe.

Operaţiunea de descărcare a mărfii a început pe 7 august, dar merge foarte încet, deoarece muncitorii nu se grăbesc deloc, deşi este vreme frumoasă.

La bord ne-au fost aduse proviziile pe care le-am comandat, dar nu le putem plăti pentru că agentul n-a mai trecut pe la navă şi nu ne-a adus banii. De la Companie dl. Ştefan mă anunţă că duminica viitoare ne trimite echipajul de schimb la Izmir, iar după descărcarea întregii mărfi-inclusiv la Rijeka- nava va pleca la Ravena şi alte două porturi din Marea Neagră, apoi vom merge în portul Tulcea pentru unele reparaţii şi urcarea pe doc. În acest scop va trebui să mergem la Pireus şi, cu banii pe care ni-i va aduce agentul de protecţie (3000 $) să cumpărăm vopsea pentru navă, un compresor şi combustibili.

Operaţiunea de descărcare s-a terminat în portul Izmir pe 12 august, iar a doua zi am fost scoşi din port şi ne aflam din drum spre Pireus. Ne-am oprit în derivă de două ori pentru a ne repara pompa de cârmă, dar nu s-a reuşit şi am fost nevoiţi să mergem în continuare, pe avarie, cu multă prudenţă.

Am raportat Companiei şi acest nou incident şi ne-a asigurat că vom primi sprijinul necesar la Pirens.

N-am putut intrat în portul Pirens fiind greu de trecut printre multele nave aflate în ancoră, iar noi nu avem nici o hartă a zonei şi am fost obligaţi să ancorăm la distanţa de 5 M.M. de intrare în port. Noroc că în acel loc ne-au fost aduse: vopseaua, compresorul şi hărţile cu o şalupă, apoi a venit barja care ne-a adus combustibilii şi am ambarcat la bord 150 tone de combustibil greu şi 50 tone usăr.

În jurul orei 16°° s-a terminat şi reparaţia pompei de la cârmă, după care am ridicat ancora şi am ieşit în mare, punând de drum spre Rijeka, urmând să facem proba în marş.

Astăzi este 15 august 1996 şi Sfânta Maria, protectoarea marinarilor. Este o zi însorită ca şi cele câteva zile din urmă, marea este liniştită, iar nava noastră merge constant cu viteza de 10 Nd.

Am transmis avizările de 48 ore şi de 24 ore, după care am avut la bord şi un caz de indisciplină Cruceru Dumitru s-a îmbătat şi a intrat în cabina radiotelegrafistul, pe care l-a obligat să transmită, prin staţia radio la S.N.L. Constanţa înbarcarea lui: „De ce este obligat să lucreze şapte zile pe săptămână, când plăteşte cotizaţie la sindicat de 40 de ani?" În urma observaţiei primită de la Conducerea Companiei pentru

„gafa" lui Cruceru, am dat dispoziţie radiotelegrafistului să nu mai transmită nicio radiogramă sau telex fără aprobarea mea.

Compania m-a informat cu acest prilej că la Rijeka nu va veni şi Comandantul care urma să mă schimbe deoarece şi-a pierdut actele personale la Budapesta. De asemenea, căpitanul secund şi alte funcţii de ofiţeri superiori, vor fi înlocuiţi de alţii cu funcţii mai mici, care nu mă vor ajuta prea mult în continuare.

Pe data de 18 august la ora 2°° am ajuns în rada exterioară a portului Rijeka (Croaţia) unde am ancorat. Abia pe la ora 9³° am fost introduşi în port şi am acostat la cheu în dreptul danei de descărcare. La bord a sosit controlul portuar, apoi agentul de protecţie însoţit de echipajul pentru schimb trimis de Companie.

Operaţiunea de descărcare a început abia în ziua următoare şi, văzând că nu se lucrează, am plecat în oraş cu şeful mecanic, însoţind colegii care se întorceau acasă, la Constanţa.

A doua zi descărcarea a avut spor, dar s-a întrerupt la ora 21°°, când mai rămăseseră doar 500 tone, pe care le-a descărcat în cursul zilei următoare.

Împreună cu şeful meccanic am fost la Agenţie unde am vorbit cu dl. Ştefan,căruia i-am amintit de indemnizaţia noastră de străinătate. Acesta m-a anunţat că de la Rijeka vom pleca la Maghera (Italia), unde va trimite suma de 20.000 $ pe numele Comandantului- „to master's" pentru a plăti toate cheltuielile de aprovizionare şi să dau o sumă şi echipajului. În continuare, mi-a promis că îl va trimite la Istambul pe Comandantul care urmează să mă schimbe.

Seara, după programul de lucru, am plecat cu şeful mecanic într-o plimbare pe muntele din apropierea oraşului Rijeka. Am hoinărit pe cărări de munte şi pe pajişti, unde am mâncat mure, apoi ne-am oprit la un mic restaurant..

De pe munte am vorbit la telefonul mobil cu soţia, pe care am informat-o că i-am trimis suma de 1000 $ şi un furtun de frânare pentru maşină, pe care i le va aduce căpitanul secund, deoarece eu nu mă întorc odată cu ceilalţi.

..... Marfa fiind descărcată, am primit actele navei şi cele ce au însoţit marfa, iar la ora 18°° am primit pilot la bord, care ne-a scos din portul Rijeka, în rada exterioară, de unde am pus de drum spre Maghera.

Aflaţi în marş Compania ne-a anunţat să fim în Maghera în ziua următoare, la ora 6°° în rada portului Maghera, cu cargoplanul făcut pentru cantitatea de 7.300 tone făină în saci. Ştirea ne-a fost confirmată şi de agentul de protecţie pe care l-am avizat mai târziu.
Echipajul a măturat şi a pregătit magaziile în vederea primirii altor mărfuri şi a făcut curăţenie pe covertă şi pe puntea etalon.

Vremea a fost frumoasă, marea aproape calmă, încât nava a mers cu o viteză constantă, astfel că la ora 6:50, am ancorat în rada exterioară a portului Maghera, de unde am apelat serviciul de pilotaj. Răspunsul a fost să ne pregătim pentru a primi pilot la bord, care să introducă nava în port. La ora 12[10] acostam la cheu pe 19 august 1996. Imediat după acostare au urcat la bord agentul nostru de protecţie şi controlul portuar; un inspector-surveyor, însoţit de ofiţerul I punte a verificat starea magaziilor. Găsind pe pereţii H4, din lemn nişte

insecte, a hotărât să se facă fumigare în toate magaziile; după fumigare, toate capacele magaziilor au fost închise până seara, apoi au fost aerisite până în zorii zilei următoare şi aprobate pentru a primi marfa.

A doua zi agentul de protecţie mi-a adus suma de 20.000 $

„to master", cu care am rezolvat toate cheltuielile navei.

Nu s-a început operaţiunea de încărcare a mărfii decât după două zile, astfel că echipajul a avut vreme să aştearnă folie de plastic pe payol.

La bord avem doi bolnavi: ofiţerul I punte, Gherghescu şi radiotelegrafistul Găinuşă pentru care l-am chemat pe agentul de protecţie, iar acesta i-a însoţit la medicul din oraş.

Seara am făcut o plimbare prin oraş împreună cu şeful mecanic şi ne-am oprit într-un parc plin de verdeaţă, flori şi linişte. Când ne-am întors, echipajul îmbarcase la bord 200 tone apă.

Operaţiunea de încărcare a început dimineaţa şi are un ritm bun, însă stivajul sacilor se face necorespunzător, deşi am intervenit pentru a fi executat conform regulilor care să asigure stabilitatea mărfii, dar şi echilibrul navei.

Pe data de 23 august agentul de protecţie a revenit la bordul navei şi mi-a adus recipisa cu care a trimis în Australia banii în contul aigurării navei. Din recipisă rezultă că a plătit comision de 25 $, în loc de 21 $ cât era mai înainte. Ne-a adus şi
alimentele, antidotul, hărţile cerute şi nişte avize de navigaţie.

La 25 august ora 14°° s-a terminat operaţiunea de încărcare a mărfii, echipajul a luat măsuri de acoperire a

întregii cantităţi de făină din magazii cu folie de plastic, au fost închise, asigurate şi etanşate toate capacele metalice ale magaziilor, apoi cranicele au fost curăţate, unse şi puse la post.

La ora 18°° au fost primite toate actele semnate, iar peste o jumătate de oră am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului. Înainte de a pleca de la cheu, agentul de protecţie mi-a adus trei colete pentru agentul din Potr (Georgia), pe care le-am luat sub semnătura agentului de faţă, că nu răspundem de conţinutul lor. Asta şi pentru faptul că nu primisem de la Companie confirmarea numelui agentului din portul POTR.

Ajunşi în mare, am pus de drum spre Dardanele, iar în timpului marşului, am transmis la Compania I.M.M.T.T.S. Constanţa toate cheltuielile făcute. Compania mi-a transmis numele
agentului de protecţie din Istambul, care ne va asigura tranzitarea până la Bosfor., dar mi-a dat şi o veste bună pentru mine, în sensul că ne va trimite la Istambul Comandantul care mă va schimba. M-a emoţionat modul cum mi-a spus-o: „Pentru a se evita costurile inutile, ceilalţi oameni din echipaj vor fi schimbaţi când va ajunge nava în ţară, dar din respect pentru dumneata, îţi vom trimite schimbul la Istambul, când veţi ajunge acolo. Dacă vei fi întrebat de autorităţile portuare turceşti de ce v-aţi oprit, să motivezi că te-ai îmbolnăvit subit şi trebuie să fii schimbat. Noul Comandant va sosi cu o şalupă în care vei pleca şi dumneata. Deci, să fii pregătit! Tot el va aduce la bord şi setul de garnituri."

Ne însoţea o vreme frumoasă de câteva zile, iar şeful de echipaj scosese pe covertă toţi oamenii şi îi pusese să

facă ordine şi curăţenie. Îmi place de el că are spirit de gospodar.

Afară s-a făcut prea cald, dar mergem bine. Am transmis avizări de 3 zile către Istambul şi de 5 zile către POTR.

Pe data de 29 august, însă, ne-a întâmpinat o vreme rea, încă în zori, cu un vânt de forţa 5-6, care sufla din N-Est. Deşi
suflă vântul, valurile nu sunt prea înalte, iar afară nu se simte răcoarea, însă suflând din prova, ne-a micşorat viteza şi am ajuns în Istambul abia pe 30.08.'96 ora 2°°.

Eu îmi pregătisem valizele din vreme,, încât la Istambul, când a sosit şalupa cu noul Comandant, totul a decurs normal, repede şi fără incidente.

Acela a urcat la bord, după care eu am coborât în şalupă şi ne-am îndepărtat de navă.

De la Istambul eu am plecat la Constanţa, iar nava a continuat drumul spre POTR.

XIV

De la Constanţa la Mombasa, apoi la Bombay şi de acolo la Taragona, Anvers şi Potr.

După un concediu bine meritat, prin luna februarie 1997 am fost chemat la Companie să iau în primire nava „Internaţional 2", aflată în dana 60 la încărcarea unei cantităţi de 7760 tone uree, care urma să fie transportată în Mombassa, un post din sudul Keniei, aflat pe coasta estică a Asiei.

În timpul operaţiunii de încărcare a mărfii, am luat măsurile care se impun pentru ambarcarea mărfii la bord în cantitatea şi condiţiile cerute de normele de navlosire, dar m-am îngrijit şi de asigurarea actelor necesare la bord, precum şi a alimentelor, antidotului, combustibililor, ulei şi materiale de întreţinere.

Pe data de 02 martie ni s-a eliberat certificatul pentru siguranţa radio valabil până în luna noiembrie 1997 şi „MAIN-TENANCE ON BOARD", care urmează să fie completat trimestrial.

De asemenea am reuşit să îmbarcăm 250 tone apă potabilă, iar spre seară fusese deja reparat radiotelefonul „HUSUN" de la bord şi fusese adus electromotorul cranicului nr. 3, care a fost montat şi probat.

S-a lucrat de seara, până târziu în noapte, la montarea unei chiulase la motor, care fusese adusă la navă după amiază, odată cu rotorul electromotorului de la cranicul nr. 2.

Operaţiunea de încărcare a mărfii se încheiase, deja, pe la orele 16°°; în magazii fusese ambarcată întreaga cantitate de 7760

tone de uree.

De la Carter (încărcător) am primit instrucţiunile necesare pentru acel voiaj şi eram gata de plecare. La bord a urcat controlul portuar, care a făcut verificările necesare, iar după ce a coborât, am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Bosfor. Aşa a început voiajul nostru spre Mombassa, care va dura până la 20.08.1997 (peste 5 luni de zile).

La 04 martie pe la orele 18³°, înainte cu 4-5 MM.de strâmtoarea Bosfor, am stat în derivă până la ora 22³° pentru a schimba un injector defect de la motorul principal. Operaţiunea au făcut-o oamenii din compartimentul maşini, fără aportul şefului mecanic, care era ameţit. Mă întrebam: „când a avut timp să se ameţească şi mai ales, cum se va comporta el pe timpul întregului voiaj?"

Noaptea care a urmat n-a fost deloc uşoară, întru-cât după, ce am intrat în strâmtoare, am dat de o ceaţă atât de densă, încât nu se vedea nimic şi n-am mai putut continua marşul, rămânând în derivă.

Timp de trei ore am plutit în derivă şi am tot dat semnale acustice de avertizare. Abia spre dimineaţă ceaţa s-a mai disipat şi am pus de drum spre Dardanele, după ce am luat „exportul" la bord.

Când am ieşit în Marea Egee îl aşteptam pe şeful mecanic să vină şi să se scuze pentru fapta lui, dar nici pe 06 martie nu era treaz, încât n-am putut discuta cu el. Mi s-a părut că este un tip dubios şi alcolic, care se încuie în cabina lui şi consumă alcool până când se ameţeşte. Trebuia să aflu ce se întâmplă cu el, ce probleme îl frământă?

Când am trecut prin dreptul insulelei Rodos, am transmis avizările pentru Port Said. Noaptea era destul de liniştită, doar loviturile usoare ale valurilor în bordaj se auzeau ritmic.

Dimineaţa s-a ivit soarele, iar echipa de punte s-a apucat de lucru pe covertă: o parte matisa gaşele (urechi la capetele parâmelor împletite profesional) de la pupa, iar o altă parte a pus la prova parâme noi, pregătind astfel mijloacele bordului necesare pentru

executarea manevrelor cu pilot şi remorchere.

Vremea fiind frumoasă şi marea aproape calmă, viteza navei se menţine constant la 12,5 Nd.

Pe zi ce trece constat că mâncarea este foarte bună, dar şi prea multă. Îmi propun să mănânc mai puţin pentru a nu depăşi greutatea normală, la vârsta mea, putând avea unele consecinţe neplăcute.

Am transmis şi avizările de 24 ore către Port Said, iar pe data de 08 martie ora 5:45 am ancorat în rada lui exterioară. Nu am aşteptat decât două ore şi a sosit pilotul la bord, iar peste alte trei ore nava noastră era acostată cu pupa la cheu în port, pregătită pentru a intra în convoi, în ecluză, pentru transbordarea prin canal.

Pentru convoi pilotul a venit abia la ora 17°°, iar în portul Suez am ajuns după alte câteva ore, ancorând pentru bunkerare (aprovizionarea cu combustibili), care a durat trei ore, după care am pornit mai departe, trecând din Golful Suez în Marea Roşie, unde navigaţia se face pe pase şi geamanduri, apoi navingând multe zile în căldura sufocantă din zonă, până se intră în strâmtoarea Bab-El-Mandeb, unde dai de o nouă separaţie pe pase, după care se intră în golful Aden. În afară de căldura

insuportabilă în zonă eşti obligat să înfrunţi o vizibilitate scăzută provocată de nisipul adus de vânt din deşertul Arabiei şi Abisiniei.

De această dată, însă, am nimerit o vreme frumoasă, cu cer senin, fără vânt şi fără nisip, motorul trage bine şi mergem cu viteza de 13 Nd, deoarece am nimerit pe un curent de apă, care ne avantajează, mergând în aceeaşi direcţie cu noi.

Dar pe măsură ce ne apropiem de ieşirea din golf, dăm peste un curent contrar, care ne reduce viteza la 11 Nd. Vremea se menţine frumoasă, este soare, iar echipajul lucrează pe punte. Echipa de punte repară scara de pilot cu care un pilot din canalul Suez era să cadă în apă, iar cei de la maşini montează electromotorul de la Cranicul Nr.2.

Aş dori să plouă pentru a spăla suprastructurile şi coverta
de funinginea ieşită pe coş de la motor, precum şi alte mizerii

amestecate cu nisip din zona pe care am traversat-o.

Am dat avizările de 5 zile, apoi de trei zile către cei interesaţi, imediat ce trecem de capul Guardafui.

Ieşind în oceanul Indian viteza navei este doar de 8 Nd., cauza fiind că merge cam aprovată; am dat dispoziţie să fie debalastat forepeak-ul şi după ce au fost golite pe jumătate şi tancurile nr. 8 şi 9, prova s-a ridicat deasupra nivelului apei, iar viteza a crescut la 12 Nd. Pe data de 20 martie 1997 la ora 2°° am trecut de Somalia, apoi am trecut şi ecuatorul, mergând spre Sud, în apropierea coastei Keniei, pentru a ajung în partea ei sudică, la Mombassa.

După ce am transmis avizarea de 24 ore, în juul orelor 2°° am contactat Port Control din Mombassa, care ne-a spus că nu avem unde să ancorăm şi vom fi nevoiţi să rămânem în derivă; am stat în mare, în derivă în faţa portului între orele 14°°-18°°, când am primit pilot la bord, care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a introdus în port, acostând nava la cheu cu tribordul. La acostare, remorcherul din pupa a intrat cam tare în pupa navei noastre, rupând parapetul şi îndoind câteva coaste. În legătură cu acest abordaj am făcut „protest de mare" împotriva remorcherului respectiv.

Imediat după acostare au urcat la bord Controlul portuar şi Poliţia de frontieră, după care a venit şi echipa de muncitori, care a început descărcarea mărfii.

În prima zi în port a fost foarte cald; la fel şi pe timpul nopţii, încât nu ne-am putut odihni. Dar în a doua noapte s-a pornit o ploaie, care a ţinut toată noaptea şi a mai răcorit aerul.

Agentul de protecţie, deşi a fost avizat, nu s-a prezentat la navă de când am acostat în port.

Am vorbit la telefon cu dl. Şefan, căruia i-am prezentat situaţia abordajului, apoi am solicitat aprobarea pentru cumpărarea din Mombassa a 20 litri de acid clorhidric pentru îndepărtarea calaminei de pe chiulasele şi capul pistoanelor motorului, precum şi 30 tone de motorină şi 100 tone apă potabilă.

Mi-a promis că se aprobă şi va trimite 1500 $ pe numele
meu- „to master" cu care să cumpărăm cele necesare. În finalul discuţiei mi-a spus că după predarea mărfii, vom încărca din Mombassa cantitatea de 5.000 tone sodă, în saci, pe care o vom transposrta în portul Bombay.

Seara am fost în oraş de unde am cumpărat 12 kg cafea pentru mine şi un carton de ţigări ASSOS. Am trecut pe la telefoane, voind să vorbesc acasă, cu soţia, dar n-am putut obţine legătura cu Europa.

Aparatul nostru de aer condiţionat nu funcţionează deoarece nu are suficinet freon, dar şi aşa nu i se poate da drumul, lipsindu-ne motorina de care am amintit mai sus. Din acestre cauze, suportăm foarte greu căldura la bord, atât ziua cât şi noaptea.

După program, seara obişnuiam să ieşim în oraş. Ce aş putea spune despre Mombassa? Este aproape la fel ca toate oraşele africane: aglomerat, murdar, plin de mirosuri specifice şi sufocat de un aer cald.

Pe data de 27 martie am ambarcat la bord 100 tone apă potabilă de la o barjă acostată lângă nava noastră, iar din oraş am cumpărat 30 litri acid clorhidric pentru decarbonizarea pistoanelor şi chiulaselor la motor.

Agentul de protecţie a urcat la bord şi mi-a adus cei 1500 $ promişi de dl. Ştefan.

Muncitorii au manevrat sacii cu sodă cu cârlige, rupându-i, pentru care le-am întocmit „scrisoare de protest" pe care am dat-o agentului să o legalizeze la Notariat.

Se face multă risipă, saci care cad în apă şi pe cheu, spărgându-se şi din ei curge soda, iar la încărcare în magazii lipsesc în număr mare. Din această cauză, în finalul operaţiei de încărcare a rezultat că au fost introduşi în magazii 4600 tone de sodă de saci.

Pe data de 01 aprilie am fost în oraş împreună cu căpitanul secund şi şeful mecanic. Ne-am despărţit la poştă unde eu am pus nişte plicuri pentru România, apoi m-am întors la navă. Cei doi s-au întors din oraş a doua

zi la ora 13°°. Am discutat cu ei şi le-am spus că nu mai au voie în oraş, dar n-au respectat ce am spus;
au plecat a doua zi iar, de unde s-au întors la ora 15°° în ziua următoare, s-au încuiat în cabine şi s-au culcat, rămânând acolo 24 ore.

Peste două zile i-am adunat pe toţi şi i-am anunţat că cei care nu respectă regulamentele şi nici nu lucrează, le voi reţine din indemnizaţia de străinătate şi contravaloarea zilei nelucrate, când voi întocmi pontajul.

Pe data de 08 aprilie echipa de punte a depistat un transfug în piciorul craniculuí nr. 1 de pe covertă, iar cei de la maşini doi transfugi ascunşi în păcura pentru alimentarea motorului principal.

Pe la ora 9³° a sosit pilotul la bord care să ne scoată din port, dar agentul de protecţie nu ne adusese actele pentru plecare şi cele ale mărfii semnate, încât l-am aşteptat o oră, apoi pilotul, ajutat de două remorchere care ne-a scos în mare unde au rămas în derivă pentru a se repara pompa de apă de mare, care răceşte motorul principal,precum şi înlocuirea electromotorului care face ventilaţia compartimentului maşini. Toate acestea ne-au întârziat alte 24 ore şi abia pe 10 martie 1997 am pus de drum spre Bombay.

Am luat legătura cu Compania şi am raportat unde ne aflam, apoi am primit numele agentului din Bombay spre care să-l avizăm.

Cât timp am stat în derivă pe coastele Keniei, am pescuit patru calamari pe care i-am pregătit cu mujdei de usturoi şi i-am mâncat.

Marşul nostru a durat până în ziua următoare la ora 9°° când ne-am oprit pentru aceeaşi defecţiune la pompa de răcire. Cu acest prilej, starea de derivă s-a prelungit,

deoarece au fost descoperite şi unele ţevi sparte sau mâncate de rugină, care au fost
sudate. Astfel că pe 12 martie noaptea am reluat marşul spre Bombay şi am anunţat campania unde ne aflăm şi motivele întârzierii. După remedierea defecţiunilor amintite, viteza de deplasare a ajuns la 12,5-13 Nd.

În dimineaţa următoare vremea era tot frumoasă şi nava îşi continua drumul în condiţii bune. M-am ocupat câteva ore de
ofiţerii II şi III punte, pe care i-am testat la cunoştinţele profesionale de marinărie şi am constatat că au lacune în pregătirea teoretică, deoarece nu mai citesc cărţi de specialitate, rezumându-se doar la lucrul cu computerul. La terminarea testării, i-am sfătuit să se pregătească continuu pentru a nu rămâne numai cu practica limitată.

Traversaserăm Oceanul Indian prin nordul insulelor Lacadive, după ce traversaserăm ecuatorul din nou, de această dată spre Nord şi ne apropiam de Bombay, unde simţeam musonul care venea dinspre N-Est.

Am transmis avizările de 5 zile către cei interesaţi, dar imediat am simţit că viteza se reduce mult, până când a ajuns să ne oprim. M-am interesat care este cauza şi am fost înştiinţat de şeful mecanic că a luat foc baleiajul la motorul principal, fiind necesar să ne oprim pentru a remedia defecţiunea. Aşa că am rămas, din nou, în derivă aproape toată noaptea. Spre dimineaţă am pornit iar în marş, de această dată cu o viteză sporită dar ne-a luat în primire o ploaie torenţială care a pătruns în toate cabinele de sub covertă, inclusiv în cabina mea şi în cabina hărţilor. După ce s-a oprit ploaia, echipajul a căutat locurile pe unde s-a infiltrat apa şi a sudat alte table în punctele ruginite şi găurite, totul revenind la

normal, mai ales că şi vremea s-a îndreptat şi viteza navei a crescut la 12,5-13,5 Nd.

Spre seară am transmis avizările de trei zile, după care am transmis la Companie un telex în care am menţionat toate necesităţile de aprovizionare a navei, solicitând aprobarea pentru procurarea lor din Bombay.

În zilele care au urmat am urmărit consumul apei potabile

şi am constat că zilnic se consumă o cantitate de 13-14 tone, ceea ce nu este normal; am impus restricţii la consum, dispunând în tanc doar de 30 tone rezervă, dar am pus să se caute cauza.

Pe data de 17 aprilie ne-a întâmpinat o vreme frumoasă şi echipajul poate lucra normal pe covertă.

Am transmis avizările de 12 ore la Bombay şi la Quarantine, apropiindu-ne mult de portul de destinaţie.

Ofiţerul II m-a anunţat că s-a defectat girocompasul şi va trebui să ne orientăm cu ajutorul compasului magnetic până când primul va fi reparat.

După amiază am întocmit un raport scris către Companie cu toate explicaţiile pentru cele întâmplate în ultimele zile.

A doua zi la ora 18°° am ancorat în rada exterioară a portului Bombay, de unde am transmis „Notice-ul of Readins" (notificare de punere la dispoziţie a navei pentru descărcare).

Am transmis la Companie o radiogramă prin care am cerut să ni se aprobe urgent motorina, ne mai având deloc, nici pentru a ne deplasa din locul de ancoraj până în port, în vederea descărcării mărfii.

Pe la prânz a sosit la navă, cu o şalupă, agentul de protecţie, care m-a anunţat că abia luni se va întruni

Consiliul Portuar, care va stabili ordinea intrării în port a navelor. Ne-a informat că în rada interioară a portului se află nava românească „Albeşti",care a fost controlată de I.M.O. (serviciul sanitar). Agentul a plecat, iar noi am rămas tot în radă, unde am pescuit mult peşte stavrid, pe care l-am dat să-l facă bucătarul o saramură servită la cină.

La 20 aprilie era ziua Floriilor, deci şi ziua mea de nume, fiind singurul din echipaj. M-am îngrijit să tratez echipajul, la masa de prânz, cu votcă, peşte fript, vin şi tort, modest, după mijloacele pe care le-am avut la bordul navei. De acasă m-au sunat şi mi-au urat sănătate soţia şi doi fini ai noştri din Constanţa.

Luni, 21 aprilie pe la ora 11°° serviciul de pilotaj m-a anunţat să pregătim nava pentru manevră, în vederea introducerii

în port; la ora 15³° a sosit pilotul care, ajutat de două remorchere, ne-a condus lângă geamandura SUNK din rada interioară (rada mică).

În timpul manevrei am observat că radararul nostru s-a defectat, încât nu se vedea nimic în jur, existând pericolul ca nava să fie dusă înapoi în rada exterioară, dar cu cinci cartoane de ţigări, pilotul a tăcut prefăcându-se că nu s-a întâmplat nimic.

După acostarea la cheu, la bord a urcat Controlul portuar, care a făcut toate verificările, după care ne-a dat „liberă practică". Spre seară a sosit şi agentul de protecţie care a luat actele navei pentru a face formalităţile de sosire; la plecare m-a anunţat că va reveni în ziua următoare la ora 9°°.

În rada interioară am găsit navele româneşti „Albeşti" şi „Danubiu Trader" (fosta „Grădiştea"), ale căror

echipaje se plâng că sunt plecate din România de 11 luni şi respectiv 9 luni, iar acum sunt abandonate, fără bani şi fără hrană. Deşi au făcut cunoscută situaţia lor critică la S.N.L. (sindicat) şi la I.T.F., n-au primit nici un răspuns până la acea dată. I-am ajutat şi noi cu ce am putut din puţinul pe care îl aveam.

Miercuri a fost 23 aprilie 1997,Sf. Gheorghe şi l-am sunat de patronul firmelor noastre, dl. Ghe. Popa căruia i-am făcut obişnuitele urări, iar la masa de seară i-am sărbătorit şi noi, modest, pe Gheorghe aflaţi la navă.

A doua zi la ora 11°° a început descărcarea mărfii din magazii, nava fiind acostată la un cheu pe fluviu. Compania ne-a înştiinţat că după ce vom preda marfa la Bombay, vom merge în portul indian BAVNAGAR aflat la distanţa de 180 M.M. de Bombay, de unde vom încărca produse alimentare pentru HUEDVA.

Totodată ne-a trimsi şi aprobarea pentru 150 tone apă potabilă, 20 tone motorină şi 4000 $ tranformaţi în rupii indiene pentru procurarea alimentelor şi antidot.

Agentul ne-a adus şi 4.000 $ reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj.

Seara am fost în oraşul Bombay unde am trecut pe la telefoane şi am vorbit acasă cu Aurora. Aceasta mi-a confirmat că a primit banii pe care i-am trimis, că în Constanţa a nins şi este frig, iar ea este sănătoasă, ştiri care m-au liniştit.

Pe 26 aprilie agentul ne-a adus medicamentele pentru farmacia navei şi tranzistorii necesari pentru radarul Kelvin. Mai târziu a sosit shipchandlerul, care ne-a adus alimentele comandate, antidotul, freon pentru aparatul de aer condiţionat şi preţul pentru rebobinarea electromotorului.

Am fost în oraş şi în următoarea seară, după program, pentru a face o plimbare şi pentru a-mi cumpăra unele obiecte personale (lenjerie), dar am vorbit şi acasă, cu soţia, căruia i-am urat sărbători fericite de Paşte.

La întoarcere am trecut prin piaţă, şi am cumpărat salată verde, ceapă verde şi ridichi.

În ziua de Paşte am început manevrele pentru a intra în dok Victoria, dar am aşteptat câteva ore până când s-au deschis porţile pentru a intra să finalizăm descărcarea mărfii din navă.

Ne-am aşezat şi noi la masă abia la ora 14°° şi am sărbătorit ziua de Paşte conform tradiţiei creştineşti, cu cozonaci şi ouă roşii, votcă, borş de miel şi friptură din carne de miel cu cartofi prăjiţi, caşcaval, apoi castraveţi muraţi şi vin. Ne-am amintit de cei dragi de acasă şi de pământul strămoşesc de care ne aflăm atât de departe.

După masă am transmis la Companie un telex în care era cuprins raportul-descărcare şi cotaţiile cerute. Spre seară a sosit la navă şi dl. Iorgulescu, superintendentul Companiei, aflat la Bombay, cu care am plecat în oraş şi ne-am plimbat.

Pe 30 aprilie 1997 s-a terminat de descărcat marfa, dar n-am putut ieşi de la dană întrucât o altă navă ne bloca calea de acces, aşa că am mai rămas o zi.

Între timp ne-au fost aduse la bord motoarele electrice rebobinate, rulmenţii ceruţi de noi, hărţile de navigaţie şi electrozii de sudură.

Abia pe 1 Mai ni s-au adus actele navei şi ale mărfii predate, iar la ora 15°° am primit pilot la bord, care ne-a scos din ecluză în mare, de unde am pus de drum spre portul BEDI BUNDER, de unde urma să încărcăm shroth (hrană pentru animale) şi nu alimente.

Aflaţi în marş am transmis avizările necesare, dar telexul de la Bedi Bunder, era închis şi nu ne-a răspuns decât la avizarea

noastră de 24 ore din ziua următoare; numai prin fax ne-a răspuns.

Girocompasul nostru este tot defect, nu s-a reuşit repararea lui. Din această cauză conducerea navei se face manual, folosind cei trei timonieri, în cart, în loc să participe la lucrările de pe navă: curăţarea magaziilor pentru a primi o nouă marfă, raşchetarea şi vopsirea punţii precum şi alte activităţi, cum ar fi balastarea tancurilor, etc.

Pe 02 mai am transmis la Companie raportul justificativ privind cheltuirea banilor primiţi de la Bombay.

În noaptea de 2/3 mai 1997 am ajuns în rada exterioară a portului Bedi Bunder unde am ancorat şi am transmis „Notice of Readiness", dar nu ne-a răspuns nimeni, însă a doua zi pe la ora 9:30 ne-a contactat agentul de protecţie, care ne-a transmis că trebuie să schimbăm ancorajul, cu trei cabluri spre interior, unde va veni după prânz împreună cu surveyorul şi controlul portuar. Am executat manevra indicată de agent şi am aşteptat. La ora 13°° s-au prezentat toţi şi au început verificările. Vameşul a vrut să-l amendeze pe ofiţer III, care nu făcuse inventarul la magazia cu ţigări şi obiectele de „export" şi nu o sigilase înainte de intrarea în port. Pentru a evita amenda, i-am dat patru cartoane de ţigări Malboro. După control toţi au plecat. Agentul nu a avut nimic pentru noi, a luat doar actele pentru formalităţile portuare şi a plecat.

De la Companie mi s-a transmis că ni s-au apobat 150 tone de combustibil greu, 50 tone uşor şi 125 tone de apă, pe care le-am ambarcat abia pe 10 mai.

Am interceptat prin staţia radio nava „Romanaţi" şi am vorbit cu dl. Savu, Comandantul navei, care-mi spunea că se află la Kandla (India) în poziţia de navă arestată, iar dl. Jercan, directorul Companiei Conav, nu le-a dat nici o ştire până la acea dată.

În aceeşi situaţie se mai aflau şi navele: „Voroneţ" (comp. Oscar), „Giurgiu" (Comp. dir. Marinescu) care se plâng că nu au primit bani şi nici hrană şi antidot. Pe nava „Giurgiu" este Comandant Ştefan Timofte, colegul meu din Şcoala Medie Tehnică

de Marină Constanţa.

În ziua următoare a venit în ancoră, lângă noi nava „Călugăreni", care urma să încarce tot shroth, ca şi noi. Am intrat în port ambele nave în aceeşi dană, unde noi am încărcat cantitatea de 8176 tone de rapiţă indiană vrac, dar după ce surveyorul a făcut „draftul" navei, a stabilit că s-au âîncărcat 8225 tone şi nu 8176, aşa cum susţine încărcătorul. Operaţiunea de încărcare a durat de pe 4 mai până la 16 mai, iar în această perioadă agentul de protecţie n-a mai trecut de mult pe la navă.

Pe 16 mai am primit actele navei şi ale încărcăturii, apoi am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre strâmtoarea Bab-El-Mandeb.Astfel, am traversat Marea Arabiei prin Nordul Arhipeleagului insuleleor Laccadive şi apoi prin nordul insulei Socotra, am intrat în Golful Aden. Dar până am ajuns în Golf, am avut şi vreme rea şi alte greutăţi de întâmpinat. Mai întâi, pe 18 mai, încă de dimineaţă ne-a

luat în primire, în plină mare, musonul care sufla din S-Vest, tocmai din prova navei noastre, cu forţa de 4-5 pe scara Beaufort, reducându-ne destul de mult vitezza de deplasare.

Având şi girocompasul defect, manevra timonei era asigurată de cei trei timonieri, în tură. Mi-am adus aminte că şi alte nave au acelaşi tip de girocompas şi am încercat să intru în legătură cu ele. Astfel, am discutat cu specialiştii de pe nava „Internaţional 1", care ne-au sfătuit să-l ungem cu glicerină, la care specialistul nostru a motivat că are prea puţină şi a rămas totul ca la început.

În Marea Arabiei, înainte de intrarea în golful Aden, ne-am întâlnit cu nava „Făurei" pe care este Comandant Cărbunaru, iar acesta mi-a spus că merge la Mombassa. Nava „Făurei" aparţine Companiei Johnson.

Cum am intrat în golful Aden, vântul s-a mai liniştit, echipajul a trecut la treabă şi a început să raşcheteze puntea principală. Viteza a crescut la 12 Nd., dar aerul este aproape fierbinte, încât nu ne putem odihni noaptea. Când am intrat în strâmtoarea Bab-El-Mandeb, datorită curentului favorabil, viteza

navei a ajuns la 14-14,5 Nd.

Am transmis avizările către cei interesaţi, apoi am informat Compania în legătură cu girocompasul defect şi tancul nr. 6 care s-a spart. Totodată am solicitat aprobare ptr. procurarea apei potabile, combustibililor, alimentelor şi antidotului. Compania ne-a aprobat tot ce am cerut, inclusiv repararea girocompasului, dar n-a pomenit nimic de indemnizaţia de străinătate a echipajului. Abia la o nouă solicitare din partea noastră, Conducerea

Companiei ne-a explicat că suma este prea mare, din care ne va trimite numai 5.000 $ la Port Suez.

Am transmis avizările de 3 zile către Port Suez, apoi pe cele de 10 zile către Taragona, portul de destinaţie unde urma să ajungă marfa transportată de noi şi am primit răspuns din ambele porturi.

Deoarece nava mergea cam aprovată, am dispus să fie debalastate tancurile 8 şi 9, după care prova s-a ridicat de la suprafaţa apei.

Aflaţi în marş în Marea Roşie, pe o vreme frumoasă împreună cu căpitanul secund am ajutat echipa de punte să vopsească coverta şi puntea bărcilor.

Dl. Iorgulescu, care se află la bord, era foarte supărat pe şeful mecanic care nu ţinuse o evidenţă strictă a sondelor efectuate la combustibili, ulei şi chiar la apă.

Pe data de 27 mai dimineaţa la ora 6³° am ancorat în rada exterioară la Port Suez. Puţin mai târziu a sosit cu o şalupă,
agentul de protecţie, care m-a anunţat că la ora 9³° va sosi pilotul, care ne va introduce în rada interioară, în vederea formării convoiului pentru ecluză, deci să fim pregătiţi pentru manevră. Tot acolo ne va aduce şi proviziile procurate pentru navă.

După el a venit şi agentul statal ASSUAN, care a spus că nu va fi mişcată nava până când nu se va face transferul banilor de la agentul privat la agentul statal. Pentru aceste motive, pilotul care trebuia să ne introducă în rada interioară a venit pe la ora 17°°. Între timp a venit barja cu combustibili, apoi barja cu apă şi am luat
cantităţile aprobate. Agentul de protecţie ne-a asigurat că ne va aduce banii, alimentele şi materialele pentru întreţinerea navei, când vom ajunge în Port Said.

Pe 28 mai la ora 7°° dimineaţă a venit şi pilotul care să ne introducă în rada de formare a convoiului, dar văzând că girocompasulostru nu funcţionează, a refuzat; l-am îmblânzit cu trei cartoane de ţigări şi cu condiţia de a fi însoţit de şeful electricienilor; celui de-al doilea pilot i-am dat 10 $, deoarece ţigări n-am mai avut.

Când am ieşit din Canal la Port Said, am ancorat în radă, unde agentul de protecţie ne-a adus alimentele-cam de proastă calitate fără antidot, dar ne-a adus uleiul şi 5.000 $ pentru echipaj.

Am apelat la Eastern Supply să ne aducă o glicerină de calitate, precum şi antidot, ţigări, băutură, dar şi acid boric (borax).

După această aprovizionare, la ora 23°° am reuşit să plecăm din Port Said şi să punem de drum spre portul spaniol Taragona.

Aflaţi în marş pe Marea Mediterană ne-a contactat Owner, care ne-a spus că după ce vom descărca marfa în prtul Taragona, vom merge în Nordul Europei, la Bremen şi Anvers.

Vremea este frumoasă, marea este calmă, iar noi toţi suntem mulţumiţi că a fost pus în funcţiune girocompasul, încât nava merge pe pilot automat, nemai fiind nevoie să ţin la timonă trei oameni.

Echipajul se ocupă de rezolvarea problemelor ce fac obiectul I.M.O. (sanitar), atât la punte, cât şi în compartimentul maşini.

După ce am trecut de farul de la Passero, am dat avizările de 5 zile. Noaptea a început să sufle dinspre Nord-Est un vânt care ridica valuri ce ajungeau, din când în când, pe covertă.

Pe 29 mai la ora 3°° dimineaţa, trecem de Cap Bon, şi vântul îşi schimbă direcţia, suflând din pupa, ceea ce ne avantajează, viteza crescând la 12,5 Nd.

Transmitem avizările de trei zile către cei interesaţi. La 1
iunie 1997 este ziua copilului. Am sunat-o pe fiica mea, care locuieşte în San Diego-S.U.A. şi i-am făcut cuvenitele urări. Dimineaţa vremea se anunţa să fie frumoasă, dar pe la ora 12³° vântul, care sufla din S-Est, s-a înteţit, devenit de forţa 7; norocul nostru era că sufla tot din pupa travers babord, care ne avantaja, sporindu-ne viteza. Spre seară vântul a scăzut mult din intensitate şi a început să plouă. Toţi ne-am bucurat că ploaia ne-a spălat nava de funinginea ieşită pe coş de la compartimentul maşini, dar ne temeam că va pătrunde şi în magaziile de marfă.

Am transmis avizările de 48 ore către portul Taragona, apoi am apelat Compania noatră, cerând să ne fie trimisă indemnizaţia de străinătate pentru echipaj şi materialele de întreţinere.

La apelul nostru, dl. Ştefan ne-a întrebat când am primit ultima diurnă? I-am dat explicaţiile motivat.

Pe data de 02 iunie ne-a contactat, prin staţie, agentul de protecţie din Taragona şi ne-a informat că vom sta mai mult timp în ancoră, deoarece portul este cam aglomerat. Când am ajuns în rada exterioară, pe data de 03 iunie şi am ancorat la ora 14°°, am transmis la Control Port „notice to Readiness", iar peste două ore a sosit pilotul la bord, care ne-a introdus în port într-o oră. După amiază ne-a contactat şi dl. Ştefan de la Companie, care ne-a anunţat că nu ne va plăti diurna pentru echipaj

la Taragona, dar va medita asupra modului de reolvare a acestei cereri.

Operaţiunea de descărcare a mărfii s-a început imediat pe 04 iunie dimineaţa şi merge destul de repede deoarece se descarcă direct în autocamioane.

La ora 10°° a sosit la bord şi agentul de protecţie din Taragona, cu al cărui telefon mobil am vorbit la Constanţa cu dl. Ştefan care ne-a anunţat că ne-a trimis suma de 20.000 $ ptr. echipaj şi ne-a confirmat faptul că după ce descărcăm marfa la Taragona, vom pleca la Bremen (Germania). Astfel că a doua zi când a venit la navă shipshendlerul, i-am comandat alimente pentru o lună de zile, în vederea voiajului în Nordul Europei.

Seara am plecat în oraş cu dl. Iorgulescu de unde ne-am

întors pe la ora 22°° la bord. Taragona este un oraş frumos, curat, dar cel mai frumos este Granada cu toată salba de staţiuni turistice de pe malul Mării Mediterane, care spăla coastele sudice ale Spaniei.

Pe 06 iunie am ambarcat la bord 100 tone apă şi proviziile de alimente comandante, care au sosit la timp, deoarece urma să fim scoşi din port, operaţiunea de descărcare fiind terminată.

A doua zi, însă, a urcat la bord inspecţia sanitară, care a făcut deratizarea navei şi ne-a eliberat certificatul care atestă acest fapt.

Întârzierea s-a mai prelungit şi din cauză că marinarul Marinache, fiind bolnav, a trebuit să fie dus în oraş, la medic, apoi s-a mai pierdut o zi şi cu semnarea actelor.

Această amânare a plecării a fost în avantajul echipajului, deoaarece a avut timp şi agentul de protecţie să ridice banii de la bancă şi să mi-i aducă la navă.

Pe data de 08 iunie ora 11°° am primit pilot la bord care ne-a scos în rada exterioară unde am ancorat, deoarece şeful mecanic a cerut să nu plecăm până nu va face decarbonizarea chiulaselor şi altor piese de la motorul principal. Echipa de la maşini a lucrat tot restul zilei şi toată noaptea,pentru demontarea, decarbonizarea şi apoi montarea motorului principal, căruia i-a
făcut proba până la ora 8°° dimineaţa, când m-a anunţat că putem pleca la drum. Între timp echipa de punte a curăţat magaziile de shroth şi le-a pregătit pentru a primi altă marfă. Marinache s-a întors de la spital cu recomandarea să stea în repaus la pat şi şi să fie trimis în ţară.

Am ridicat ancora şi am pus de drum spre strâmtoarea Gibraltar, mergând cu viteza de 14-15 Nd., iar pe 10 iunie am intrat în Oceanul Atlantic, fără să ştim prea sigur unde vom ajunge şi ce navlu vom avea. Datorită acestei nesiguranţe, n-am putut procura nici hărţile necesare. Cu toate acestea am continuat să mergem spre nordul Europei, iar a doua zi la ora 16°° am trecut de paralela 40°, şi continuăm să navigăm spre Nord, spre Marea Mânecii, deşi de la Companie încă nu am primit portul de încărcare, poate fi Bremen, Anvers, Amsterdam, etc.

Pe 12 iunie la ora 7°° am intrat în golful Biscaya, navigând cu vântul din pupa, care ne-a crescut viteza la 15 Nd. şi am scăpat de ruliu.

Compania ne-a contactat şi ne-a indicat să mergem în punctul Flushing unde să rămânem în ancoră până când vom fi anunţaţi că a fost găsită marfa în cantitatea corespunzătoare capacităţii navei. Astfel că am continuat marşul. În ziua de 13 iunie am intrat pe Canalul Mânecii,

iar în zona paselor am navigat cu viteza de 15 Nd. De acolo am transmis avizările pentru Flushing. Vremea fiind frumoasă, cu soare şi mare calmă, echipajul a lucrat cu spor, pregătind magaziile pentru o nouă marfă şi definitivând curăţenia pe coverta. Nava a atins chiar şi viteza de 18 Nd., ajungând în punctul Flushing mai repede decât speram. Am făcut un calcul aşa pentru mine şi am constat cu plăcere că în 24 ore am parcurs distanţa de 260 MM. (mile marine).

După ce am ancorat, am transmis „notice of Readiness", apoi am aşteptat răspunsul lor. Între timp am pescuit cinci lăzi de peşte stavrid şi macrou, pe care l-am curăţat, i-am dat sare şi l-am pus la congelator, o parte.

Dl. Iorgulescu a răcit foarte tare, fiind obligat să petreacă în pat toată ziua, tratându-se cu ceai şi aspirină.

Frigul care se lăsase în ajun s-a menţinut şi în zilele următoare, încât afară nu se mai putea ieşi în camaşă sau îmbrăcat sumar. Soarele s-a arătat abia în ziua de 18 iunie, când am pescuit din nou şi am avut noroc să prind mult peşte.

Compania ne-a transmis un telex prin care ne înştiinţează că ne-a aprobat 250 tone păcură şi 50 tone motorină, dar bunkerarea s-o facem la Flushing.

Nu aminteşte nimic despre hărţile de navigaţie de care avem mare nevoie şi nici ce vom face după ce ambarcăm combustibilii de la Flushing.

La 19 iunie ora 7°° ne-a sosit pilot la bord, care a dus nava

în Everingen Road unde am făcut bunkeraj la Breman, precizând că la 25 iunie suntem programaţi să încărcăm 1500 paleţi, echivalenţi cu 1500 tone şi 1892 m^3, precum şi 11 containere de 40 tone. Dar puţin mai târziu,

navlositorul (proprietarul mărfii) m-a anunţat că rămânem în ancoră la Flushing până luni la ora 12°°, apoi să plecăm şi să ajungem abia miercuri, la ora 6°° dimineaţa, la Bremen, pentru a nu fi obligat să plătească taxele portuare. Ce era să facem? Am rămas în ancoră şi am pescuit în toate zilele, scrumbie şi macrou.

Stând în ancoră, am luat legătura cu Compania şi am informat-o de dorinţa navlositorului, după care am solicitat să ne trimită diurna; a vorbit şi dl. Iorgulescu, care a cerut ulei pentru maşină.

În ziua de 22 iunie 1997 pe la ora 14³° a început să sufle un vânt rece, apoi s-a înteţit şi a început să ridice valuri mari, care ne-au zgâlţâit nava câteva ceasuri până când ancora a început să grapeze pe fundul mării; am mai lăsat o cheie la apă şi acum erau şase chei, în total.

S-a îmbolnăvit şi ofiţerul I mecanic, care a făcut temperatură mare, iar faţa i s-a umflat în zona dintre gură şi ochi. Până în port la Bremen nu-l putem trata cu nimic.

Navlositorul „Comodore" ne-a contactat din nou şi ne-a spus să pornim spre Bremen abia pe data de 23 iunie, astfel că la ora 15³° a fost pornit motorul, am ridicat ancora şi am pus de drum spre Bremen, dar viteza este redusă din cauza valurilor care ne lovesc ca nişte berbece din toate părţile şi, fiind fără încărcătură, nava este balansată în ruliu şi tangaj, având o suprafaţă velică mai mare decât atunci când este încărcată la capacitate şi se află adâncită în apă.

Înclinările navei prea mari cauzează şi pompei de alimentare a motorului cu combustibil, care se dezamorsează şi nu mai poate alimenta, astfel acesta se opreşte în plin marş.

Loviturile puternice date în bordaj de valuri îl face să trepideze şi zbârnâitul tablei se simte până sus, în cabina de comandă. Vremea rea se menţine pe toată durata nopţii, dar continuă şi în ziua următoare. Nostromul mă anunţă că vântul şi valurile au rupt lampa de poziţie de pe catargul din pupa, pe care a găsit-o căzută pe covertă împreună cu paratrăsnetul.

Ajunşi în Bremen, am ancorat în rada exterioară, dar, la scurtă vreme, a sosit pilot la bord, care ne-a introdus în ecluză cu ajutorul Radarului control. Astfel, am scăpat de furtuna de afară.

La ieşirea din ecluză, am acostat în portul industrail, unde au urcat la bord agentul de protecţie şi controlul portuar, care au făzut control de la ora 18°°-20°°.

Agentul m-a anunţat că va reveni a doua zi să ne aducă diurna (indemnizaţia echipajului), apă şi va conduce bolnavii la medic în oraş. De asemenea, m-a informat că vom încărca un număr de paleţi şi cantitatea de 800 tone zahăr. Cu toate acestea, în ziua următoare am avut mai multe discuţii cu navlositorul nostru.

Agentul a revenit a doua zi şi ne-a adus suma de 35.000 $, apoi a luat cei trei bolnavi (State, Munteanu şi Marinache), pe care i-a condus la spital, în oraş. În spital a rămas internat numai State, iar ceilalţi doi au primit tratament şi s-au întors la navă. După două zile a revenit la bord şi State, căruia de la Spital i s-a spus că nu poate fi operat, dar a primit toate analizele făcute pentru a fi operat în România.

Agentul de protecţie ne-a adus alimentele, antidot, şi materialele de întreţinere pentru punte şi maşini, apoi a mers în port şi ne-a adus actele navei şi cele ale

încărcăturii semnate de cei în drept, după finalizare operațiunii de încărcare a mărfurilor pe navă.

Astfel că pe 26 iunie 1997 la ora 18³° a sosit pilot la bord, care, cu ajutorul a două remorchere, ne-a luat de la cheu și ne-a scos în ecluză, iar de acolo în rada exterioară a portului Bremen. În timpul manevrelor de trecere prin ecluză, o parâmă s-a rupt, iar nava noastră a ajuns cu papa în mal, dar fără avarii.

În jurul prânzului din ziua următoare, am primit un fax de la „Comodorc", în care ne indică numele agenților din Calais și din cele două porturi din Georgia, respectiv Batumi și Potr, în care urmează să descărcăm marfa. În continuare ne cere să-i precizăm distanța dintre Bremen și Calais. I-am transmis-o. Mai târziu tot pe
27 iunie, ne-a contactat din nou și ne-a anunțat că muncitorii sunt în grevă și să nu intrăm în port, să rămân în ancoră până luni.

Am ajuns în rada portului Calais pe 29 iunie la ora 7°° dimineața și am ancorat, iar în port abia a doua zi am intrat cu pilot la bord, unde am acostat.

La bord a urcat agentul, apoi surveyorul, care a verificat starea magaziilor pe care le-a considerat apte pentru încărcarea sacilor cu zahăr.

Seara am plecat în oraș Calais împreună cu dl. Iorgulescu, de unde am mers și am văzut și tunelul ce unește Anglia de Franța, pe sub mare.

De când am ajuns în portul Calais, plouă în fiecare zi, iar încărcarea mărfii în navă se face în scurtele pauze când ploaia se oprește.

Am reușit să mai luăm 70 tone apă potabile din portul Calais, iar pe 28 iunie la ora 18°° am încărcat cantitatea de 6.000

tone zahăr, după care magaziile au fost încuiate şi sigilate, iar capacele etanşate cu bandă adezivă. La ora 4°° dimineaţa a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port, fără remorchere, încet şi am trecut pe partea DOWER-ului, unde am intrat pe pasă. De aici am transmis avizările pentru cei interesaţi, anunţându-i de plecarea din Calais.

Vremea era frumoasă şi mergeam cu viteza de 10 Nd, iar după ora 16°° am trecut de punctul Casquete şi am mers cu 14,5 Nd.

La bord au început să s eproducă abateri de la R.S.B. în sensul că ofiţerul II punte, Roşca refuză să mai execute lucrări de întreţinere motivând că va executa numai serviciul de cart pentru care este plătit, iar ajutorul mecanic, Marinache, umblă mereu beat, deşi se plânge că este bolnav. Am discutat cu ei, inclusiv consecinţele, fără rezultat.

La ora 4³° am intrat în golful Biscaya, unde, spre surprinderea mea, marea era liniştită şi am putut merge cu viteza de 12,5 Nd. După ce se trece de golful Biscaya, fiecare navigator caută farul din punctul Finistere.

Peste două zile cu mare normală, am trecut prin dreptul Lisaboniei, unde vremea s-a schimbat, dinspre N-Vest a început să sufle un vânt rece şi cerul s-a acoperit de nori, dar n-a plouat; vântul ne-a avantajat la mers, că sufla din pupa travers la babord. Când am ajuns în golful Trafalgar, pe cer lăfăia un soare cald, tocmai bun de plajă.

În ziua de 10 iunie pe la 4³° dimineaţa trecem prin strâmtoarea Gibraltar, lăsând în urmă Oceanul Atlantic. Am dat avizările necesare către cei interesaţi, după care, am trecut pe partea coastelor Africii, pentru a beneficia

de curentul ascendent. Astfel că în noaptea de 12/13 iulie 1997 trecem prin dreptul Algerului, unde am dat de un aer fierbinte adus din deşertul african de un vânt care sufla spre Europa. Deşi nu era soare, în aer se simţea o căldură sufocantă şi dinspre pădurile de pe coastă venea un fum înnecăcios, semn că luaseră foc. Din cauza aerului îmbâcsit de fum şi a căldurii mari, motorul trăgea din greu şi viteza a scăzut la 10 Nd.

Înainte de a ajunge la Capul Bon, ne-am întâlnit cu nava „Internaţional 1", de la aceeaşi Companie cu noi, care ne-a transmis că mergea în Ins. Capului Verde.

Când am trecut de capul Bon, aerul s-a mai răcit, fumul a dispărut şi viteza a crescut, din nou, la 12,5 Nd. În aceeaşi noapte, pe la 3°° spre dimineaţă, am trecut şi prin dreptul Capului Passero, mergând lin, pe o mare calmă.

De la Companie am fost anunţaţi că la Istambul agentul ne va aduce un pachet de garnituri. I-am transmis şi noi poziţia şi unele date despre marfă.

După ce am trecut de Passero, şeful mecanic m-a anunţat că s-a schimbat mersul motorului, trage greu, se încălzeşte şi scoate fum, deci trebuie să oprim şi să facă remedierile ce se impun. Am rămas în derivă aproape cinci ore, până când au fost înlocuite două injectoare şi au fost curăţate filtrele de motorină.

Între timp au fost transmise avizările necesare către cei interesaţi; cu portul Butumi nu am putut comunica, deoarece nu primea nici un telex, nici fax.

Pe data de 17 iulie ora 16°° motorul a fost pornit şi am reluat marşul spre Istambul, iar în ziua următoare, la ora 9°° treceam de capul Matapan (Sudul Greciei), cu o viteză de 11,5 Nd., pe o vreme destul de frumoasă.

Am apelat, din nou, portul Batumi, care ne-a răspuns de această dată. Compania ne-a întrebat: când vom ajunge la Istambul şi ne-a anunţat că ne-a aprobat să luăm de acolo 100 tone de păcură şi 50 tone motorină.

Pe 18 iulie ora 9³° intrasem în strâmtoarea Dardanele, a apărut controlul sanitar, care şi-a făcut datoria, după care am cumpărat nişte alimente, apoi am continuat drumul spre Istambul. Aflaţi în Marea Marmara, am transmis avizările către cei interesaţi, inclusiv cel de 3 zile către portul Batumi.

Ajunşi la Istambul, am ancorat în radă, unde am aşteptat
barja cu combustibili, de la care am ambarcat 100 tone păcură şi 25 tone motorină, apoi a venit şi agentul de protecţie, care mi-a adus coletul de garnituri.

Din strâmtoarea Bosfor, am ieşit pe 19 iulie la orele 9°° şi, ajungând în Marea Neagră, am pus de drum spre Batumi, către care am dat avizările de 48 ore.

Contrar obiceiului, vremea era frumoasă şi Marea Neagră era calmă; aceeşi vreme s-a menţinut şi în ziua următoare, când am transmis avizările de 24 ore.

Pe 21 iulie, spre seară, am ancorat am în rada exterioară a portului Batumi, de unde am dat „notice of Readiness". Agentul de protecţie ne-a constactat şi ne-a spus că vom intra curând în port, ceea ce s-a adeverit.

În zilele de 22 şi 23 iulie a plouat, iar pe 24 a ieşit soarele. Eram îngrijorat de întârzierea intrării noastre în port, deoarece mai aveam apă numai pentru 2-3 zile.

Totuşi în noaptea de 25/26 iulie pe la ora 1°°, ne-a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus în port şi ne-a acostat la cheu. Imediat după acostare au urcat la bord

organele de control portuar, care au găsit tancul de fecale şi santina nesigilate şi ne-au spus că ne
amendează ptr. poluarea portului cu suma de 2640 $; am negociat cu ei şi am plătit 350 $, după care ne-a fost eliberat certificatul că totul a fost găsit în ordine. În continuare s-a făcut controlul mijloacelor de prevenire a incendiilor pe navă, precum şi controlul naval de frontieră. Au plecat de la navă cu cartoane de ţigări şi băuturi.

Pe la ora 13°° au sosit două vagoane de marfă goale şi o echipă de muncitori, care a început să descarce sacii de zahăr din navă, direct în vagoane. Cei de la Controlul portuar au luat un sac de zahăr de 50 kg. pentru a-i face probe, să nu fie contaminat de ceva.

Lângă nava noastră a acostat o barjă, de la care am ambarcat 170 tone de apă potabilă.

Seara am plecat în oraş cu dl. Iorgulescu să ne plimbăm.
Deşi este un oraş vechi, Batumi este bine întreţinut şi este dotat cu multe parcuri pline de vegetaţie şi în care au fost adaptaţi copaci aduşi de la munte, precum şi din zona tropicală. Partea dinspre mare a oraşului se termină cu o plajă lungă şi destul de lată, dar nu are nisip, ci o piatră maruntă.

De asemenea, portul Batumi este detul de dotat şi are două dane de pasageri- pentru nave de pasageri- alte două dane pentru nave petroliere şi patru dane pentru cargouri; portul este dotat cu două remorchere puternice de manevră şi macarale la cheu.

A doua seară am plecat cu dl. Iorgulescu sus pe munte unde am respirat aer curat, iar peisajele sunt pitoreşti, atât de frumoase că te îndreamnă la drumeţie.

Pe versanţii muntelui am văzut vile foarte frumoase cu două nivele şi cu terase. Până s-a înserat am hoinărit prin pădure, unde am mâncat mure, precum şi mere, pere, corcoduşe sălbatice şi smeură apoi am băut apă din apele reci munte care curgeau repede spre piciorul pantelor.

Pe 28 iulie a fost ziua de naştere a Dlui Iorgulescu, pe care am sărbătorit-o în oraş, tot împreună, cum a hotărât dânsul.

Agentul de protecţie n-a mai trecut pe la navă din ziua în

care ne-a adus materialele de întreţinere.

A doua zi a început ploaia, care a ţinut trei zile şi nu s-a mai putut descărcs marfa.

Pe data de 03 august 1997 am plecat pe munte cu mai mulţi membrii ai echipajului şi am participat la un picnic la iarbă verde 30 de persoane. Am nimerit o zi însorită, caldă şi totul s-a petrecut foarte frumos. Am mâncat bine, apoi am pornit, în grupuri, pe cărcri de munte unde am respirat aerul proaspăt, cu mireascmă de răşină, am văzut râuri limpezzi, repezi şi cascade vijelioase, am băut apă rece de la izvoarele care susurau dulce peste pietricelele de pe fundul de numai 25-30 centimetri adâncime de la suprafaţa apei.

În noaptea de 04/05 august a plouat din nou, dar dimineaţa muncitorii au lucrat cu spor, dar cam neglijent- din păcate- folosind la manevrarea sacilor cu zahăr cârlige cu care i-au rupt, împrăştiind o parte din conţinut sau scăpându-i în apă. Am fost nevoit să le fac „scisoare de protest". Operaţiunea de descărcare s-a încheiat în câteva zile, iar pe 09 august la ora 16°° s-au găsit lipsă 112 saci cu zahăr despre care am făcut

menţiune pe S.O.F., cu justificările şi remedierile corespunzătoare. După semnarea actelor, ar fi trebuit să plecăm imediat, dar ne-au mai întârziat cei de la controlul vamal şi de frontieră, care au ţinut să vadă fiecare cabină şi persoană în parte.

La ora 21°° a sosit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum înapoi spre portul Antalia (Turcia) unde urma să descărcăm ultima marfă cu care ne întorsesem din Nordul Europei.

Mergeam cu viteza de 10 Nd. şi motorul trăgea greu. M-am gândit că de coca navei s-au prins alge, scoici, melci, o vegetaţie care ţine, opune rezistenţă la frecarea cu apa.

Pe 11 august la ora 2°° am intrat în strâmtoarea Bosfor, Compania ne-a anunţat că dl. Iorgulescu, care ţinuse loc de mecanic şef în tot acest voiaj, va fi înlocuit şi, de la Istambul, va pleca la Constanţa. În locul său va veni în funcţia de şef mecanic, Mecanicul I Mihailov Vladimir din Ucraina, căruia trebuie să-i plătesc suma de 270 $, reprezentând costul biletului lui de avion cu care va veni la

Istambul.

Totul s-a desfăşurat cum a fost stabilit: Dl. Iorgulescu a coborât la Istambul, de unde s-a întors în ţară, iar Mihailov a urcat la bord şi am reluat marşul spre Antalia, mergând cu viteza de 11-11,5 Nd. pe Marea Marmara. Mihailov nu ştie deloc româneşte, dar eu sper să ne înţelegem bine.

Am ajuns la Antalia pe 12 august la ora 4:50 dimineaţa şi am ancorat în radă, unde am şi primit organele de

control portuar; pilotul a sosit abia la ora 14°° când ne-a introdus în port şi am acostat la cheu.

Am trimis la Companie conosamentul mărfii pe care o vom descărca în acest port, apoi în seara aceea am plecat să vizitez staţiunea Antalia, deoarece nu se prezentase nimeni să descarce marfa.

În staţiune toate construcţiile sunt noi; pe toată întinderea ei sunt numai vile şi blocuri; chiar şi portul este nou, nu are zece ani vechime şi se află la distanţa de 5 km. de vechiul port. Cel nou dispune de trei dane pentru nave de mărfuri generale, una de ciment, una de minereu, una de cereale şi una pentru nave de pasageri; pe cheu are macarale fixe şi mobile şi dispune de două remorchere pentru manevră. Operaţiunea de descărcarea a mărfii a început a doua zi, cu o singură echipă, destul de încet şi neglijent. Au deteriorat paleţii, ptr. care le-am făcut „scrisoare de protest".

Agentul nu s-a mai arătat pe la navă de la sosire şi nu ne-a adus carnetele de marinar. Astăzi este 15 august, ziua Sf. Fecioare Maria, protectoarea marinarilor. Am procurat din staţiune bere, votcă, cu care am servit echipajul la mesele de prânz şi seara. După amiază am fost pe munte cu strungarul şi ofiţerul II punte la o plimbare pe muntele „Magic", înalt de 700 m., dar urcarea se poate face numai pe serpentine lipsite de vegetaţie şi semănate cu stânci ascuţite şi abrupte la bază. Pe zona ţeşită unde ar trebui să fie vârful muntelui, se află o clădire sub formă de farfurie zburătoare, în care a fost instalat un „casino" şi restaurante, baruri, cofetării, etc., iar podeaua acestei construcţii se învârte cu mesele şi clienţii de la ele

şi de sus poţi vedea toată panorama oraşului.

Pe 16 august s-a terminat descărcarea mărfii, s-au semnat actele şi am plecat spre Constanţa. Pe drum echipajul a făcut curăţenie generală în magazii şi pe navă, iar pe 18 august la ora 6°°, am trecut prin strâmtoarea Dardanele, am luat de la Dardanele ţigări şi wiscky, iar la ora 23°° am avut pilot la bord care ne-a scos din strâmtoarea Bosfor în Marea Neagră. Pe 20 aug.'97 am acostat în rada exterioară a portului Constanţa.

-SFÂRŞIT-

21 dec. 2010,
Constanţa.

Epilog

Gândul omului este un vehicul care poate călători în oceanul necunoscut al Universului, iar sufletul îl ajută în aceste călătorii. Eu pot spune că am avut norocul să primesc de la foştii mei colegi de la S.M.T.M. Constanţa,toţi comandanţi de nave, date cât mai exacte despre viaţa lor pe mare, care mi-au facilitat acea călătorie imaginară cu care i-am însoţit în voiaje.

Aceşti lupi de mare au multe de povestit, dar eu n-am putut însera în prezenta carte toate relatările lor. Poate cu altă ocazie.

De aceea am recurs la însemnările Comandantului de cursă lungă Florea Simion, care a lucrat pe diferite nave de transport de minereu, cărbune, ciment, laminate şi alte mărfuri generale, până în anul 1998 când a ieşit la pensie, după peste 40 de ani de navigaţie.

Cu C.L.C. Florea Simion am discutat multe aspecte specifice ale acestei nobile profesii, care mi-a declarat: „Navigaţia pe mare este o profesie frumoasă însă ea cere cunoaştere, răbdare, muncă neobosită la bordul navei şi multă răspundere pentru tot ce faci. Când îţi alegi o astfel de profesie trebuie să ştii că ea comporta şi multe riscuri şi privaţiuni care te ţin departe de ţară şi de familie. Dar dacă îţi place, te izolezi de bună voie pe

câte o „scoică plutitoare",acceptând atât pericolele, privaţiunile şi lupta cu furtunile năprasnice şi cu necunoscutul.E drept că nu cunoaşte toată lumea viaţa de marinar, dar pe cei care vor să ştie, îi asigur că este frumoasă."

Menţionez din capul locului că Florea Simion este un
produs al Şcolii Medii Tehnice de Marină din Constanţa, unul
dintre cei peste 200 de absolvenţi care au făcut cinste acestei şcoli.
Născut la data de 11 februarie 1936 în comuna Izlaz judeţul Teleorman, n-a avut o copilărie prea fericită, care a fost umbrită, la început de sărăcia ce cuprinsese aproape toată ţara şi a influenţat
negativ chiar şi evoluţia lui la învăţătură.

Peste toate relele din lume s-a suprapus şi Cel de-al doilea Război Mondial dintre anii 1941-1945, un adevărat măcel în care şi-au pierdut viaţa milioane de oameni.

Astăzi se ştie bine de toată lumea că al doilea Război Mondial a fost pornit tot de Germania lui Hitler, ca şi primul, care urmărea încă de pe vremea lui Bismark, înfeudarea tuturor popoarelor cuprinse între Marea Nordului şi Marea Neagră, apoi până la Vladivostok, peste munţii Urali.

Teoreticienii războiului, de la noi şi de pretutindeni, considerând că acesta face parte din principiile de conservare a specieii umane, au stabilit că o generaţie prezentă trebuie să se sacrifice prntru a asigura un trai mai bun generaţiilor viitoare. Cum în 1940 România fusese sfârtecată de cei puternici ai

vremii,se ivise prilejul sacrificiului menţionat mai sus. Astfel, Conducătorul României, Gral Ion Antonescu, a hotărât ca Armata Română să pornească în război, alături de armatele germane, bine dotate tehnic şi bine instruite, pentru a aduce la patria mamă teritoriile răpite samavolnic.

Tragedia războiului este cunoscută, iar luptele armate au fost crâncene, îngreunate şi de condiţiile vitrege din stepele ruseşti, mai ales frigul, lipsa somnului şi adăposturilor, foamea şi bombardamentele neîntrerupte, care au decimat armatele aliate. Mulţi luptători şi-au lăsat oasele prin stepele ucraineene şi ruseşti, iar dintre cei care s-au mai întors acasă, o parte au fost răniţi grav.

Combatanţii întorşi din focul luptelor povesteau că războiul a fost un adevărat măcel, în urma căruia pe câmpul alb al stepelor nesfârşite, în tranşeele răscolite de bombe şi de obuze, vedeai, la tot pasul, militari morţi, cu ochii sticloşi şi gurile căscate, ori cu capetele smulse din trup şi aruncate la câţiva metri distanţă; alţii atârnau pe afetul câte unui tun, scos şi el din funcţiune. Mulţi dintre morţi n-au mai putut fi adunaţi, datorită vitezei cu care se desfăşurau luptele,aceştia rămânând să fie mâncati de animalele sălbatice. Unde se puteau lua măsuri, brancardierii îi cărau şi erau îngropaţi, încât la marginea satelor apărea şi un cimitir militar pentru armatele aliate, întru odihna eternă, cu mii de cruci din lemn, aliniate când mai drept, când mai strâmb, unde durerea se transforma în resentimente.

Acasă, în România, rudele celor aflaţi în război trăiau drama lor, aşteptând,cu sufletul la gură, veşti despre ei. Listele periodice cu cei răniţi sau morţi, ori

dispăruţi erau urmărite mereu.Când vreo femeie întreba ce se ştie despre soţul ei şi i se dădea cel mai greu răspuns,aceasta înnebunea de durere şi de plâns.

-Da, îl aud pe Florică, Războiul a fost un măcel, iar în ţară era mare sărăcie, care ne-a cuprins pe toţi. Când s-a întors acasă tata şi povestea ce a fost, îl ascultam fără să mă mişc, dar tot nu-mi venea să cred că au putut fi atâta durere şi aşa orori. Mai târziu am citit şi eu cărţi şi ziare desăre războiş şi mi-am format o părere.

-Nu trebuie să te ruşinezi de sărăcie, Florică, am încercat eu să-l liniştesc. Toată ţara noastră s-a zbătut în sărăcie, deoarece tot ce se producea, pleca spre front. Să nu uităm că pe atunci 70% din populaţia ţării locuia în sate, iar oastea română a fost formată tot din oamenii satelor. Mai rău a fost după ce s-au întors acasă cei care au scăpat de măcel şi au constatat că în toate instituţiile din România erau consilieri sovietici care ne hotărau destinele, iar aceasta a durat până în anul 1958.

Florică aprobă cele spuse de mine prin înclinarea capului, iar după o scurtă pauză reia povestea vieţii sale:

-Primele patru clase le-am urmat la şcoala din satul natal între anii 1943-1947, dar carte n-am prea încăţat pentru că învăţătorul nostru, domnul Voiculescu, nu era preocupat de noi, fiind mai mult plecat în luna Dunării, unde stăpânea toată balta dintre Corabia şi Turnu Măgurele. Noi, elevii, eram prezenţi la şcoală, dar îngrijeam de casa, curtea şi grădina lui, de animale şi de păsări.

La terminarea celor patru clase n-am putut continua cu

învățătura pentru că în sat nu exista ciclul al doilea (cls. 5-7), iar părinții nu aveau posibilități materiale pentru a mă trimite la Tr. Măgurele.

Rămânând acasă, părinții m-au angajat ca argat la un boier din sat, deși aveam doar doisprezece ani neîmpliniți, o vârstă fragedă pentru munca fizică.

Am avut, totuși, noroc că în toamna aceluiași an, 1948, în sat a fost înființat și ciclul al doilea, prilej cu care au fost aduși în școală profesori bine pregătiți și niște buni pedagogi, de la care am învățat foarte multe. La început mi-a fost foarte greu, a trebuit să muncesc foarte mult pentru a recupera ceea ce nu învățasem la timpul potrivit, ca să pot face față atât ritmului de predare a lecțiilor, cât și înțelegerea noțiunilor despre care auzeam pentru prima dată. Pe parcurs situația mea s-a îmbunătățit și am absolvit cele șapte clase în condiții bune. Ajutat de profesorul de matematică, am aflat de existența S.M.T.M. Constanța și, împreună cu alți șase colegi din sat, am mers în Constanța, unde am depus dosarele în vederea susținerii examenului de admitere.

Nici aici n-a fost ușor. Eram înscriși 1500 de candidați pe 50 locuitori, dar am reușit; dintre ceilalți colegi și consăteni, unul a fost respins la examenul medical. Doi n-au trecut examenul teoretic, iar trei au reușit la examen- dar fără loc la S.M.T.M.- fiind transferați la Școala Medie Tehnică Piscicolă, care pe atunci avea sediul în Mamaia.

Anul școlar la S.M.T.M. a început la 15 septembrie. M-am convins repede că aveam parte de profesori excelenți, de la care am învățat atât carte, cât și tainele meseriei de navigator la un nivel corespunzător.

În iunie 1955 am absolbit S.M.T.M., iar în toamnă am
fost ambarcat pe nava Midia, apoi pe Mangalia şi pe Sulina, ca ofiţer stagiar, iar în 1956 am fost ambarcat ca ofiţer III pe nava „Ardeal", cu care am plecat în voiaj spre Oceanul Indian, eu îndeplinind funcţia de marinar pentru a-mi desăvârşi profesia.

Pe navă aveam un comandant politic pe nume Miloş, care
era prieten cu şeful statului, Gheorghe Gheorghiu-Dej, iar căpitan secund era unul, BIRIC, care era în măsură să prevestească evoluţia vremii, după ce privea peste mare câteva minute; el ne spunea totdeauna când vine furtuna.

După ce am trecut de Cap. Town, prin Sudul Africii şi am intrat în Oceanul Indian, ne-a prins o furtună puternică şi o hulă de fund, care ne-a crăpat cabina de comandă.Nava românească „Dimitrov", care se afla mai spre centrul ciclonului, a fost grav avariată, furtuna smulgându-i toate suprastructurile de pe covertă, împrună cu cabina de comandă.

Când am ajuns în Colombo (Ins. Ceylon-azi SRI-LANCA) cei din port i-au felicitat că au scăpat din furtună şi le-au făcut reparaţiile gratuit, socotindu-i eroi pe cei de pe nava DIMITROV; o navă sub pavilion pachistanez, prinsă chiar în centrul ciclonului, a fost scufundată împreună cu echipajul său.

.....Fiind mereu plecat cu nava în voiaj, am perdut legătura cu centrul militar, dar în 1958 am fost oprit să mai plec şi am fost trimis la o unitate militară care se ocupa cu construcţia de drumuri, de unde m-au

lăsat la vatră după doi ani şi trei luni de muncă. Dacă plecam în 1956, poate era altfel.

-Poate te trimitea la o unitate de Marină Militară. Să nu-ţi pară rau, îi spun eu. Pe atunci stagiul militar la Marină era de cinci ani, ca la ruşi. Eu am fost trimis la Marina Militară în 1957 şi stagiul fusese redus la patru ani; în 1958, în baza Rezoluţiei ONU. privind dezarmarea generală şi totală s-a redus la trei ani. Atunci armata română a fost redusă cu 55.000 de militari în termen, subofuţeri şi ofiţeri.

..... -După armată, continuă Simion, m-am întors la NAVROM şi am lucrat pe diferite nave până în 1975, când am fost mutat pe nava „Bârlad", un mineralier de 55.000 T.D.W. despre care ţi-am mai povestit. În acea perioadă am susţinut examenele de brevet pentru ofiţer III, ofiţer II, ofiţer I şi apoi de căpitan secund.

În februarie 1982 am susţinut şi examenul de Comandant
de cursă lungă, iar după obţinere brevetului am fost numit Comandant pe nava „Cugir" pe care am lucrat între anii 1982-1986, pe „Agnita"- 1986-1987, apoi din nou pe „Bârlad" între anii 1987-1992 şi pe celelalte despre care ai scris tu în carte, cu lux de amănunte.

-Ce poţi să-mi spui despre viaţa ta de familie?

-Prin 1963 m-am combinat cu o tânără de 18 ani din cartierul km. 5 şi am locuit la părinţii ei, dar când m-am întors din voiaj aceasta a născut o fetiţă şi ne-am căsătorit, după care au am plecat din nou în voiaj. La întoarcere am depus cerere la Navrom să mi se repartzeze un apartament, însă mi s-a aprobat doar când ni s-a născut şi a doua fetiţă. Ne-am mutat în apartament în Tomis II, în anul 1965, dar convieţuirea noastră n-a

mai durat mult, deoarece soţia mea-Ilie Maria- devenise între timp prostituată şi am divorţat, dar am lăsat-o în apartament cu fetiţele, Irina şi Florentina.

Pentru divorţ m-au ajutat şi cei de la Miliţia oraş Constanţa, care mi-au dat acte ce dovedeau că Maria era prostituată.

Mai târziu m-am recăsotorit cu Aurora Ţacu, cu care covieţuiesc şi în prezent şi ne înţelegem foarte bine. Cu fetele am ţinut mereu legătura şi ne-am înţeles bine. Ambele s-au stabilit definitiv în S.U.A., sunt căsătorite, au copii lor, iar soţul uneia este ofiţer la F.B.I.

-Regreţi ceva din perioada de navigaţie?

-Da. Două lucruri bune, care cred că nu se vor mai întoarce niciodată. Mai întâi faptul că înainte de 1989 navele româneşti erau aprovizionate corespunzător cu bani cash în caserie şi niciodată n-am avut sincope, lipsuri, iar echipajul era ca o familie, ne ajutam între noi. În al doilea rând mă doare pe mine, ca şi pe ceilalţi navigatori, dispariţia flotei româneşti maritime. S-au dus 368 de nave de mare capacitate, care reuşiseră ani de zile să ducă peste hotare faima României, purtând-cu drag şi respect-la bastonul din pupa, tricolorul românesc.

-Dacă ai mai fi tânăr, ai prefera tot profesia de navigator?

-Desigur. Este o profesie frumoasă pentru care am un
deosebit respect. Este profesiunea mea de credinţă. Deşi implică multe greutăţi, riscuri şi privaţiuni, practicată cu nave sigure, rămâne totdeauna atrăgătoare şi utilă. Cu condiţia să mai avem o flotă comercială.

-Când spui privaţiuni ce ai în vedere?

-Absența îndelungă de acasă, de lângă cei dragi. Din cei 40 de ani de servici pe mare, doar trei revelioane și câteva zile de Paște le-am sărbătorit cu familia mea; toate onomasticile le-m petrecut pe mare, cine știe pe ce meridian, dar mă consolam cu faptul că mă aflam în mijlocul echipajului.

Odată mergeam spre India, ocolind Sudul Africii și ne-a prins anul Nou în marș. Am ciocnit și noi un pahar cu vin și am spus: „Noroc! Un gând bun pentru țară și pentru cei dragi, iar pentru noi cei prezenți, vânt din pupa și un pahar cu vin." Data viitoare când revelionul ne prindea tot în marș, repetam urarea, doar meridianul era altul. Adesea ne bucuram să nu fie furtună sau ploi torențiale care ne putea uda marfa transportată. Au fost destul cazuri când abia, soseam din voiaj și a treia sau a patra zi trebuia să plecăm iar, trecând pe acasă doar ca un musafir.

-Ce ai mai avea să-mi spui?

-Cred că am discutat destule fapte concrete împreună, iar tu ai avut posibilitatea să analizezi ce am scris eu în acele însemnări fugitive și cam simple, dar văd că ai reușit să tragi unele concluzii.

Cred că ți-am spus cam totul, deși tu ai vrut să știi ce face un echipaj pe parcursul unui voiaj pe mare. Și constat că ai scris mult mai mult.

%

L-am privit cu atenție pe Florică tot timpul cât a vorbit despre mare, despre profesia lui. Am încercat să mi-l închipui cum arăta ca elev și nu mai reușesc să-i conturez fizionomia, deși l-am
cunoscut bine, fiind cu doi ani de studii înaintea mea.

Poate este de vină, trecerea anilor care schimbă fizionomia omului? Dar Florică, în perioada şcolii era un bărbat tânăr, deci nu
avea un obraz care să semene cu o fată de pension şi totuşi, poate figura lui de atunci se suprapune fizionomiei actuale, de bărbat dărz, care inspiră hotărâre şi dorinţă de acţiune, sănătate şi forţă vitală, un veritabil lup de mare. Ochii lui cenuşii, de culoarea oţelului, au văzut spectacolul lumii la el acasă, umblând 40 de ani prin lumea largă; a văzut destule fapte, încă nepovestite şi, deşi par aspri, te poţi înşela. Când vorbeşte ochii lui capătă o tentă rece, dar treptat devin moi, se încarcă de duioşie şi căldură, mai ales atunci când buza de jos se coboară într-un zâmbet larg. Părul lui albit în mare parte este mereu tuns scurt şi se termină cu nişte perciuni care se prelungesc până mai jos de baza urechilor, unde sunt retezaţi oblic, cu colţul spre ceafă, după ce încadrează simetric cei doi obraji arămii, proaspăt raşi.

Pentru cei care nu l-au cunoscut profund, fac menşiunea că Florică Simion este de o sinceritat dezarmantă. De aceea cred că pentru a ajunge la adevăr el alege întotdeauna drumul cel mai scurt. Nu foloseşte cuvinte sofisticate şi nu se complică niciodată şi, ceea ce este lăudabil, nu practică minciuna, pentru a se scoate el în evidenţă.

Este tipul omului simplu, direct, sincer şi cinstit, care nu-şi desminte obârşia. Asemenea oameni de caracter erau întâlniţi prin satele noastre cu muţi ani în urmă. Oare câţi vor mai fi astăzi aşa ca el, chiar şi prin satele noastre?

Domnule Comandant de lungă cursă, Florică Simion, îţi doresc multă sănătate şi ani mulţi împreună

cu familia! Să rămâi veşnic tânăr, să te bucuri de viaţă şi să nu-ţi schimbi caracterul! Meriţi o fotografie lângă tricolorul românesc desfăşurat la bastonul din pupa.

Cu respect şi drag,
Nicolae Dinu

21.XI.2010
xerox 03.05.2011